Fourteenth Loksabha

Session : 8
Date : 11-08-2006

Participants : Lalu Prasad Shri ,Pandey Dr. Laxminarayan,Mishra Dr. Rajesh Kumar,Sen Smt. Minati,Singh Kunwar Rewati Raman,Yadav Shri Ram Kripal,Krishnaswamy Shri A.,Tahir Shri Mohammad,Panda Shri Brahmananda,Panda Shri Prabodh,Rawat Prof. Rasa Singh,Chowdhury Shri Adhir Ranjan,Nambadan Shri Lonappan,Kumar Shri Shailendra,Francis George Shri K.,Mistry Shri Madhusudan Devram,Singh Shri Ganesh,Bhavani Rajenthiran Smt. M.S.K.,Yadav Shri Anirudh Prasad (Sadhu),Hooda Mr. Deepender Singh,Sethi Shri Arjun Charan,Karunakaran Shri P.,Mehta Shri Alok Kumar,Verma Shri Bhanu Pratap Singh,Jai Parkash Shri ,Kharventhan Shri Salarapatty Kuppusamy,Bauri Ms. Susmita,Argal Shri Ashok,Majhi Shri Shankhlal,Singh Shri Manvendra,Verma Shri Ravi Prakash,Jatiya Dr. Satyanarayan,Mahtab Shri Bhartruhari,Gowda Dr. (Smt.) Tejasvini,Kusmaria Dr. Ramkrishna,Yadav Dr. Karan Singh,Vanlalzawma Shri ,Channappa Shri Kunnur Manjunath,Barad Shri Jasubhai Dhanbhai,Gao Shri Tapir,Lalu Prasad Shri

an>

Title: Discussion on the Supplementary Demand for Grants (Railways) No. 16 in respect of Budget (Railways) for 2006-07.

MR. DEPUTY-SPEAKER: The House will now take up Item No. 16.

Motion moved:

> "That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2007, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16."

लालू जी, क्या आप अनुदानों की अनुपूरक मांग के बारे में कुछ कहना चाहते हैं।

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : महोदय, बाद में बोल लेंगे। आप कहते हैं तो अभी भी बोल सकता हूं।

उपाध्यक्ष महोदय :आप कुछ कहना चाहते हैं, तो कह सकते हैं।

श्री लालू प्रसाद : महोदय, अनुदानों की अनुपूरक मांग के लिए हम अपने प्रस्ताव लाए हैं। आप जानते हैं कि भारतीय रेल आप सभी लोगों के सहयोग से इस देश में ही नहीं दुनिया भर में प्रशंसा प्राप्त कर रही है। भारतीय रेल की प्रशंसा का चारों तरफ ढंका पीटा गया है। आपके क्षेत्र में भी और सारी जगह काम हो रहा है। भारतीय रेल की प्रशंसा सभी वर्गों, सभी तबकों के लोग करते हैं। हमारे देश में गर्मी, सर्दी और बरसात के चार-चार महीने होते हैं।

भारतीय रेल का अभीसावन देखा है, भादो नहीं देखा है। उसके बाद हथिया नक्षत्र आएगा। मैं सदन में वाजिब खर्चे को लेकर आया हूं। माननीय सदन उस पर विचार करे। मैं जब इसका रिप्लाई दूंगा तो विस्तार से समुचित उत्तर दूंगा और बताऊंगा कि भारतीय रेल इस दिशा में कैसे आगे बढ़ रही है।

उपाध्यक्ष महोदयः मैंने पिछली बार आनन्दपुर साहिब की बात कही थी।

श्री लालू प्रसादः हम आपका ख्याल पहले रखेंगे और वहीं से काम शुरु होगा।

उपाध्यक्ष महोदयः इन्होंने गुरु गोविन्द सिंह के सर्कल को मिलाना है।

डॉ. लक्ष्मीनारायण पाण्डेय (मंदसौर) : माननीय उपाध्यक्ष जी, माननीय रेल मंत्री जी द्वारा जो पूरक बजट प्रस्तुत किया गया है, मैं उसके संबंध में अपने विचार व्यक्त करना चाहता हूं। यह बात सही है कि भारतीय रेल की अपनी एक विशेाता है और उसका जिस तरह विस्तार हो रहा है और परिवहन की सुविधाएं दी जा रही है, उससे सभी लोग परिचित हैं। जैसे-जैसे रेलों का विस्तार हो रहा है जैसे कुछ रेलों का मार्ग गन्तव्य बढ़ाना, कुछ नई रेलें चलाना, कुछ नई एक्सप्रेस गाड़ियां जो इंड्रोड्यूस की हैं, उसके कारण रेलवे पर भारी प्रभाव पड़ा है। इसके कारण विस्तारीकरण के साथ नए टर्मिनल्स की आवश्यकता महसूस की जाने लगी। नए टर्मिनल बनाए जाने लगे और जहां टर्मिनल हैं वहां प्लेटफार्म के विस्तार की बात चल रही है। यह सब उसके साथ आवश्यक भी है। जिन गाड़ियों में 18-20 डिब्बे थे, वहां 23-24 डिब्बे तक किए हैं लेकिन उसके अनुपात में प्लेटफार्म के विस्तार की आवश्यकता है। आप प्लेटफार्म का विस्तार यथासंभव कर रहे हैं किंतु अभी काम काफी बाकी है । सप्लीमैंटरी बजट में नई प्लेटफार्मों के विस्तार के बारे में, सामुदायिक भवनों के निर्माण के बारे में, चिकित्सालयों के आधुनिकीकरण तथा लाइनों के विद्युतीकरण के बारे में प्रस्ताव किए गए हैं। लाइनों का ि वद्युतीकरण भी आवश्यक है। पूरक बजट में पश्चिम रेलवे के उज्जैन, मक्षी, देवास, भोपाल लाइनों के विद्युतीकरम की बात कही गई है। उसे माननीय मंत्री महोदय ने प्रस्तावित भी किया है जिस के लिए मैं उन्हें धन्यवाद देना चाहूंगा। वह इस मार्ग को जल्दी पूरा करवाएंगे ताकि उज्जैन और भोपाल के लोगों को जो असुविधा हो रही है, वह जल्दी समाप्त हो और लोगों को अपने गन्तव्य स्थान पर पहुंचने में कम समय लगे।

आपने एक्सप्रेस गाड़ियों को सुपरफास्ट गाड़ियों का दर्जा दिया है। आप उन पर फिर से विचार करें। उनकी गति नहीं बढ़ी है, उनके स्टॉपेज कम नहीं हुए, सुविधाएं नहीं बढ़ी हैं, केवल दर्जा बढ़ा दिया है। लोगों को सुपरफास्ट गाड़ियों का पैसा देना पड़ता है। इसका आम आदमी पर असर पड़ता है। बहुत सी ऐसी गाड़ियां हैं जैसे इंदौर से निजामुद्दीन एक गाड़ी चलती है। उसका कोई स्टॉपेज कम नहीं हुआ है, कोई सुविधा बढ़ी नहीं है। वह यथावत चल रही है। उसकी गति सीमा नहीं बढ़ी है। केवल एक्सप्रेस गाड़ी को सुपरफास्ट गाड़ी बना दिया है जिससे लोगों की जेबों से पैसा निकलने लगा है। आप इसके ऊपर फिर से विचार करें। ऐसी गाड़ियां जिन को आपने एक्सप्रेस गाड़ी से सुपरफास्ट गाड़ी में परिवर्तित किया है यदि उन पर फिर से विचार करेंगे तो निश्चित रूप से यात्रियों पर बढ़ा बोझ कम होगा । इसके अलावा जो आपने समपार प्रस्तावित किए हैं, उनमें वड़ोदरा, गोधरा और सूरत के पास भारी यातायात का दबाव है। यह दबाव पश्चिम रेलवे के अन्य खण्डों पर भी है और इस यातायात के दबाव को दृटि में रखकर आपने सड़क उपरिपुल का प्रस्ताव किया है। इसी प्रकार के उपरिपुल के प्रस्ताव अन्य स्थानों पर भी हैं। रतलाम के निकट आपने रेलवे उपरिपुल बनाया है। उसका थोड़ा काम शेा है। उसमें आपका भाग बन गया है, किन्तु राज्य सरकार की तरफ से उसका भाग बनना शेा है। यदि वह भी जल्दी से पूरा हो जाए तो बहुत बड़ी समस्या दूर हो जायेगी। इसी तरह से मंदसौर, जावरा, नीमच में स्टेशनों के पास ओवरब्रिज जरूरी है । राज्य सरकार की तरफ से पैसा देना प्रस्तावित है। उनका कहना है कि हम पैसा देने के लिए तैयार हैं। जहां भी ओवरब्रिज प्रस्ताि वत है मैं समझता हूं कि आप उसके बारे में भी विचार करेंगे, क्योंकि आप नये ओवरब्रिज भी बनाने जा रहे हैं।

इसके साथ-साथ आपने कुछ नये चिकित्सालयों के विस्तार की बात कही है। इसमें आपने जबलपुर के चिकित्सालय के ि वस्तारीकरण की बात भी कही है। मैं चाहूंगा कि जबलपुर के चिकित्सालय में अच्छी सुविधाएं हों, क्योंकि आजकल कई चिकित्सालयों में सारे आधुनिकतम यंत्र और उपकरण आ गये हैं। इसके साथ ही रतलाम और कोटा जैसे डिविजन के चिकित्सालयों में भी आधुनिक साज-सज्जा की आवश्यकता है।

15. 46 hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)

मेरा आग्रह कि आप इस पर भी ध्यान दें, ताकि रेलवे के अधिकारियों और कर्मचारियों के साथ-साथ इससे आम आदमी भी लाभान्वित हो सकें। यदि आप इस ओर ध्यान देंगे तो इससे बहुत लोगों को लाभ मिलेगा।

सभापति महोदय, बहुत से स्टेशनों पर नये सामुदायिक भवनों का बनाना भी प्रस्तावित है। इनमें से कुछ उत्तर प्रदेश, मध्य प्र ादेश या नॉर्दन रेलवे, वैस्टर्न रेलवे तथा कुछ अन्य जोनों पर प्रस्तावित हैं। मैं चाहूंगा कि जहां-जहां भी इनकी आवश्यकताएं हैं, वहां-वहां इन्हें बनाया जाना जरूरी है। मैं समझता हूं कि इस तरफ भी आप ध्यान देंगे।

मैं आपको धन्यवाद देते हुए एक बात याद दिलाना चाहता हूं कि नीमच-रतलाम के बीच आमान परिवर्तन का काम बड़ी तेजी से चल रहा है और आपने बजट में प्रस्तावित किया था कि यह कार्य 2006-2007 के मार्च तक पूरा हो जायेगा। वहां कार्य तेजी से चल रहा है। मैं चाहूंगा कि इस कार्य को थोड़ा और स्पीड-अप किया जाए, क्योंकि मुझे वहां से जो सूचनाएं प्राप्त हो रही हैं, उनके अनुसार आप अक्टूबर के बाद नई ब्रोड गेज लाइनें बिछाने वाले हैं। इसलिए यदि इस कार्य में तेजी लाई जायेगी तो यह कार्य वर्ा 2006 में पूरा हो सकता है। कृपया इस तरफ भी आप ध्यान दें। यदि इस कार्य को आप थोड़ी और गति देंगे तो निश्चित रूप से यह लाभप्रद रहेगा। रेलवे की राजस्व वृद्धि होगी, यात्री सुविधा बढ़ेगी इसी तरह से दूसरे भाग पर जो चित्तौड़-अजमेर वाला खंड है, उस पर काम चल रहा है। कृपया उस पर भी आप ध्यान दें। मैंने जो आमान परिवर्तन, सामुदायिक भवन, गाड़ियों के स्टापेज और उपरिपुल के बारे में जो बातें कही गईं हैं, आप उन सबकी तरफ ध्यान देंगे।

इसके अलावा कटनी-सिंगरौली के बीच यातायात के दबाव को देखते हुए उसमें लाइन विस्तारीकरण की बात कही गई है। मैं चाहूंगा कि रेलवे इस काम को शीघ्र पूरा करे।

अंत में इस अवसर का लाभ लेते हुए मैं आपसे निवेदन करना चाहूंगा कि बीच में हमने रेलवे के जनरल बजट में मांग की थी कि कोटा-रतलाम में एक अतिरिक्त गाड़ी चलाई जानी चाहिए। वहां यातायात का दबाव बहुत ज्यादा है। कोटा-शामगढ़ तक तो गाड़ी चला दी गई है, यदि इसे रतलाम तक कर दिया जाए तो बहुत अच्छा रहेगा। इससे वहां यातायात का दबाव भी कम होगा और लोग भी इससे बहुत लाभान्वित होंगे। इसी तरह से गाड़ियों के कुछ अतिरिक्त स्टापेज की भी आवश्यकता है। इसमें भुवनेश्वर गाड़ी के शामगढ़-सुवासरा में स्टापेज की आवश्यकता है और इंदौर-जयपुर गाड़ी के सुवासरा में स्टापेज की आवश्यकता है। इसी क्रम में जम्मू सुपर फास्ट का स्टापेज शामगढ़ में हो । कृपया इसे भी आप देख लें तो बहुत अच्छा रहेगा। जो सप्लीमैन्ट्री बजट सदन में लाया गया है, इसमें कई ऐसी बातें हैं जो रेलवे के आधुनिकीकरण और विस्तार की दृटि से और लोगों को सुविधाएं देने की दृटि से बहुत लाभप्रद होंगी। रतलाम, जो वैस्टर्न रेलवे का बड़ा स्टेशन है, वहां के प्लेटफार्म के विस्तारीकरण की बात चलने के साथ वहां नया प्लेटफार्म बन रहा है। मेरा निवेदन है कि वहां यातायात के दबाव को देखते हुए नये प्लेटफार्म का निर्माण शीघ्र हो तथा वहां की साइडिंग के विस्तार का काम भी शीघ्र पूरा हो। पूरक बजट में आपने जो बातें रखी हैं, ये विाय उन्हीं से संबंधित हैं। इसलिए मैं चाहूंगा कि आप इन सब बिन्दुओं पर ध्यान दें। इन्हीं शब्दों के साथ आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं।

डॉ. राजेश मिश्रा (वाराणसी) : महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर बोलने का समय दिया है, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं।

महोदय, जब से यह यू.पी.ए. की सरकार बनी है, इस सरकार में लालू प्रसाद यादव जी जब से रेल मंत्री बने हैं, आज सिर्फ इस सदन में या अपने देश में ही रेलवे मंत्री जी की प्रशंसा नहीं हो रही है बल्कि सारे देश में यह पहला उदाहरण होगा कि तमाम मुल्क के मैनेजमेंट इंस्टीट्यूट्स अपने विद्यार्थियों को इस बात के लिए रिसर्च करा रहे हैं कि माननीय रेल मंत्री जी कितना बढ़िया मैनेजमेंट कर रहे हैं। वे इसके लिए रिसर्च कर रहे है और हमें लगता है कि यह इस तरह का पहला उदाहरण होगा। यदि हम लोकप्रि

ायता की दूसरी बात करें तो मान्यवर मैं कहूंगा कि कोई व्यक्ति चेहरे से लोकप्रिय नहीं होता, बल्कि वह अपने काम से लोकप्रिय होता है। अभी मैं इस सम्मानित सदन में एक उदाहरण देना चाहता हूं कि अभी दो दिन पहले रक्षा-बंधन का त्यौहार बीता है और दिल्ली में जिन राखियों का इस्तेमाल किया गया, उन राखियों में सबसे ज्यादा राखियां जो बिकी हैं, उनमें सम्मानित रेल मंत्री जी की जिनमें तस्वीर थीं, वे राखियां सबसे ज्यादा बिकी हैं।...(व्यवधान)

श्री जुएल ओराम (सुन्दरगढ़) : इसका बजट से क्या मतलब है ?...(व्यवधान)

डॉ. राजेश मिश्रा : इसका संबंध बजट से है।...(व्यवधान) जयप्रकाश जी, आप बैठ जाइए। कृपया हमें बोलने दीजिए। कोई भी व्यापारी जब व्यापार करता है तो उन्हीं कार्यों को करना चाहता है जिससे उसका माल ज्यादा बिके। यह सही है कि किसी की तस्वीर से राखी नहीं बिकती बल्कि उसकी लोकप्रियता से राखी बिकती है और लालू जी की लोकप्रियता इसलिए ज्यादा है कि पहली बार हिन्दुस्तान के रेल मंत्री जी ने अपनी कार्य योजना का उदाहरण पेश किया है जिसके चलते मैनेजमेंट के इंस्टीट्यूट्स रिसर्च कर रहे है कि किस तरह से मैनेजमेंट किया जाता है और व्यापारी भी उत्सुक हो रहे हैं कि यदि हमें व्यापार को आगे बढ़ाना है और लालू जी की तस्वीर यदि हम रखेंगे तो हमारा माल ज्यादा बिकेगा। यह तीन दिन पहले दिल्ली में हुआ है। मैं इस यू.पी.ए. सरकार के रेल मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं।

पहली बार जिस तरह से रेलवे की तुलना एयरलाइन्स से हो रही है, अब लोग तुलना कर रहे हैं कि हवाईजहाज की यात्रा और रेल की यात्रा मे क्या अंतर है। यदि हम हवाइजहाज की यात्रा कर सकते हैं तो हम रेल की यात्रा क्यों नहीं कर सकते हैं और जो सुविधाएं हमें हवाइ-यात्रा में मिल रही हैं, उसी के समान रेलवे में भी हमें सुविधाएं मिल रही हैं। इसलिए पहली बार समाज में इस तरह का कम्पीटीशन हुआ है कि लोग हवाइजहाज की यात्रा और रेल यात्रा की तुलना कर रहे हैं। निश्चित रूप से हमें महसूस होता है कि पूरा हिन्दुस्तान इस बात को कबूल कर रहा है और दुनिया के देश रेल मंत्री जी की कार्य-प्रणाली को उदाहरण के रूप में लेकर अपने कामों को कर रहे हैं। आज रेलवे में जो फायदा हुआ है, उससे तमाम पिछले रिकार्ड टूट गये हैं। वही कर्मचारी और वही अधिकारी हैं लेकिन आज जो रेलवे का फायदा हुआ है, हमें लगता है कि पिछले दस-पन्द्रह सालों की सरकारों में रेलवे का जितना फायदा हुआ है, उसका पांच और छह गुना फायदा दो महीने और दो साल की सरकार में रेलवे में हुआ है। इसमें जो चेंज माननीय रेल मंत्री जी ने किया है, वह समझने की बात यह है कि उन्होंने रेलवे के कर्मचारियों को इतना प्रोत्साहन दिया कि आज वही रेलवे का कर्मचारी ज्यादा कार्यकुशलता प्रदर्शित कर रहा है और उसकी यह इच्छा हो गई है कि हम रेलवे के अंदर इतनी बढ़िया पर्फार्मेंस देंगे जिससे रेल मंत्री जी हमें बधाई देंगे । इसी का नतीजा है कि आज रेलवे में दिन दूनी रात चौगुनी तरक्की हो रही है और उसके मुनाफे में लगातार इजाफ़ा हो रहा है। इसी कारण माननीय मंत्री जी ने अनुपूरक अनुदानें पेश करते समय कहा कि अभी तो सावन है, भादों आना अभी बाकी है। माननीय मंत्री जी ने यह इसी रूप में कहा कि अभी तो सिर्फ शुरूआत है। अभी आगे की लड़ाई बाकी है और आगे अच्छे रिज़ल्ट हम देंगे। इसके लिए हम माननीय रेल मंत्री जी को करोड़ों हिन्दुस्तान की जनता की तरफ से हार्दिक बधाई और शुभकामनाएं देते हैं और विश्वास व्यक्त करते हैं कि आने वाले समय में रेलवे निश्चित रूप से एक नया मार्ग प्रस्तुत करेगी और लोग हवाई यात्राओं से जयादा रेलवे यात्रा को प्रश्रय देंगे। प्लेटफार्मों और रेलों की सफाई इसके उदाहरण हैं। गरीब रथ का उदाहरण भी माननीय मंत्री जी ने प्रस्तुत किया। 500 रुपये के टिकट पर गरीब व्यक्ति भी एयरकंडीशंड डिब्बों में लंबी दूरी की यात्रा कर सकता है। राजधानी ट्रेनों की गति और ज्यादा कर दी गई है। अब दिल्ली से जयपुर या आगरा किसी को जाना होगा तो वह सड़क से नहीं जाएगा, हवाई जहाज़ से नहीं जाएगा। वह ट्रेन से जाएगा क्योंकि उसे अच्छी सुविधा मिलेगी और आरामदायक यात्रा होगी, उसे कोई दिक्कत नहीं होगी।

माल ढुलाई के क्षेत्र में जिस तरह से कार्य की प्रगति का परिणाम दिया है, उससे हमें महसूस हो रहा है और पूरे देश को महसूस हो रहा है कि कैसे देश को फायदा हो रहा है। मंत्री जी ने यात्री किराया भी नहीं बढ़ाया। पहले तमाम सरकारें जब रेल बजट पेश करती थीं तो उससे पहले ही मीडिया वाले और आम यात्री अनुमान लगाते थे कि इस बार कितना किराया बढ़ेगा। रेल मंत्री जी को आए आज करीब दो साल और ढाई महीने हो गए हैं लेकिन एक नया पैसा भी रेलवे के किसी भी क्लास में यात्री किराया नहीं बढ़ा। रेलवे यात्रियों को तमाम सुविधाएं प्रदान की गईं लेकिन किराया एक नया पैसा नहीं बढ़ा। इसका सबसे बड़ा कारण हुआ कि जो रेलवे की ढुलाई है उसमें जो सामान का आवागमन होता है उसमें समय भी कम लग रहा है और वह महंगा भी नहीं हुआ। उससे रेल को जो

फायदा हुआ, उससे यात्री सुविधाओं में लगातार वृद्धि हो रही है। रेलवे की जो फालतू जमीन थी, उसके लिए भी माननीय रेल मंत्री जी ने अलग से एक योजना बनाई है और जिस तरह से उस फालतू ज़मीन का उपयोग किया जा रहा है, वह भी एक सराहनीय कार्य है।

रेलवे में जो कोआपरेटिव बैंक्स हैं, उनके माध्यम से रेलवे कर्मचारियों को लगातार फायदा हुआ है। यह भी एक प्रशंसनीय कार्य है। हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि गोरखपुर में रेलवे का एक कोआपरेटिव बैंक बहुत ही अच्छा काम कर रहा है। वहां चुनावों के द्वारा मैनेजमैंट बनाई जाती है और उसके बाद वे रेलवे कोआपरेटिव बैंक चलते हैं। गोरखपुर में पिछले काफी वर्षों से रेल वे कोआपरेटिव बैंक का चुनाव नहीं हुआ है। चुनाव न होने के कारण वह बैंक बंद होने के कगार पर है जैसी मेरी निजी जानकारी है। मैं अनुरोध करूंगा कि वहां चुनाव करा दें तो निश्चित रूप से वह बैंक जिस तरह से फायदे में चल रहा था जिससे वहां के रेलवे कर्मचारियों को लाभ पहुंच रहा था, वह लगातार पहुंचता रहे।

एक और सुझाव मैं माननीय मंत्री जी को देना चाहता हूं। मुस्लिम धर्म में जितना महत्व काबा का है, उतना ही महत्व हिन्दू धर्म में काशी का है।

16.00 hrs.

माननीय रेल मंत्री जी, यह संयोग भी है कि काशी से आपका उतना ही ज्यादा जुड़ाव है, जितना एक धर्म को मानने वाले व्यक्ति का होता है। पिछले दिनों एक ट्रेन काशी से गंगा-कावेरी एक्सप्रैस चलती थी और गंगा-कावेरी एक्सप्रैस दक्षिण-भारत के जितने भी राज्य हैं, चाहे केरल, आंध्र प्रदेश, कर्नाटक या तमिलनाडु हो, वहां के तीर्थ यात्री उस ट्रेन के माध्यम से आया करते थे। काशी में जो धार्मिक काम के लिए आता है, सामान्यत: उसकी आयु 70,75 या 80 वर्ष की होती है। माननीय रेल मंत्री जी ने पिछले रेल बजट में उस ट्रेन को काशी से सिर्फ दो दिन कर दिया। मेरे पास जितने भी वाराणसी में दक्षिण भारतीय संघ हैं, काशी में हर प्रदेश के संघ हैं। दक्षिण भारतीय संघ ने हमारे से और माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध किया है कि यदि उस ट्रेन को लगातार सात दिन काशी से चलाया जाए, दो दिन बैंगलौर, चेन्नई, दो दिन रामेश्वरम, केरल और त्रिवेन्द्रम चलाया जाए और दक्षिण-भारत के जितने भी राज्य हैं, उन्हें .यदि दो-दो दिन जोड़ दिया जाए तो वहां के यात्रियों को उस ट्रेन के माध्यम से बहुत ज्यादा सुविधाएं मिल जाएंगी। इसलिए मैं मंत्री जी से अनुरोध करना चाहता हूं कि जो गरीब रथ ट्रेनें बिहार से चलती हैं और मुगलसराय से दिल्ली आ जाती हैं, माननीय रेल मंत्री जी धार्मिक विचारों के व्यक्ति हैं तथा उनका काशी से बहुत ज्यादा लगाव है, बाबा विश्वनाथ का दर्शन करने के लिए बिहार के लोग आया करते हैं, इसलिए यदि एक ट्रेन काशी और मुगलसराय से चलाई जाए तो दर्शानार्थी काशी में दर्शन कर सकते हैं। इसलिए मेरा मंत्री जी से अनुरोध होगा कि एक गरीब रथ ट्रेन को बनारस से चलाया जाए और एक गरीब रथ ट्रेन को मुगलसराय से चलाया जाए।

सभापति महोदय, मेरा तीसरा सुझाव यह है कि एक वाराणसी से बैंगलौर, वाराणसी से त्रिवेन्द्रम और एक वाराणसी से चेन्नई के लिए ट्रेन चलाई जाए।...(व्यवधान) काशी, जो हिन्दू धर्म का काबा है, वह हिन्दुस्तान की दूसरी राजधानियों से जुड़ जाएगा और हर व्यक्ति अपनी इच्छा के अनुरूप आकर बाबा विश्वनाथ का दर्शन कर सकता है, यही हमारा माननीय रेल मंत्री जी से अनुरोध होगा। ...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : Mr. Swain, I am not allowing you. Nothing would go on record.

(Interruptions) ...*

सभापति महोदय :मैं सदन से एक सहमति चाहता हूं कि सप्लीमेंट्री लिस्ट ऑफ बिजनेस के मुताबिक "पेपर लैड ऑन द टेबल" पांच बजे होना था, लेकिन माननीय वित्त मंत्री जी ने इसे अभी करने के लिए अनुरोध किया है, अगर आप सब माननीय सदस्यों की सहमति हो तो इसे कर लें।

सभी माननीय सदस्य : ठीक है, आप इसे कर लीजिए।

*** Not Recorded**

SHRIMATI MINATI SEN (JALPAIGURI): Sir, I stand to render support to the proposed Supplementary Demands for Grants (Railways) on behalf of my Party and myself. But there are certain points to be made which I believe will be attended to by the Government.

Sir, I represent Jalpaiguri constituency of North Bengal which is enriched with flowers, fauna, forest and natural reserves but the people of this area have not ever got any scope to use these natural reserves for their economic upliftment. It is for want of political will. The entire region's economy is mainly dependent on road transport. After Independence, India's trade relations with different countries have gone up. But even after so many assurances from the Ministry of Railways on my proposals during the discussion on the Railway Budget, nothing has been done as yet. For example, I quote from page 21 of the present proposal. "The Government has admitted that Rail foot has become thin and rail fractures are occurring at a higher rate on New Jalpaiguri-Malda line." It has also been admitted that rail renewal is essential to ensure safety of traffic. But for a work of an estimated cost of Rs. 585.11 lakhs, the outlay is only Rs. 1 lakh for 2006-07 and Rs. 0.01 lakh as supplementary grant. Is it not a mockery? When the question of safety is the main concern, we are spreading over the scheme for 585 years allocating Rs. 1 lakh per year.

Sir, the stone for Moyuaguri –Jogikhopa line was laid down by the Railway Ministry. But against an estimated cost of Rs. 733 crore, only a meagre fund is being allocated for this work. I request the hon. Minister for Railways to stop this stepmotherly attitude towards the people of North Bengal including Assam.

On this floor, I raised the demand for declaring Darjeeling Mail as heritage train. Tourists from all over the world come to visit Darjeeling, Jalpaiguri, Sikkim and Bhutan by this train. But the condition of the coaches are so dilapidated that one cannot describe them. Can we not spend a share of our foreign exchange that we earn from tourism to give a new look to this Darjeeling Mail[bru26]?

Sir, during the British regime, people of North Bengal used to reach Sealdah from Haldibari within six hours via present Bangladesh. We have started Kolkata-Dhaka bus service. Why is this railway line not being re-opened?

Now, I draw the attention of the hon. Minister to certain burning issues. Recent statistics show that incidents of theft, loot and murder in trains are on the rise. I want to know what precautionary steps are being taken by the Government to stop such crimes.

Another important thing is the need to provide medical assistance to victims of accidents or incidents at the earliest opportunity. I suggest that one doctor with paramedical staff and emergency medicines be provided in long distance important trains.

In my constituency, Railways have surplus land along the railway lines. These lands are being gradually encroached by miscreants. The Siliguri Jalpaiguri Development Authority has sent a proposal to hand over these surplus lands to the State Government or to the autonomous bodies so that they can build up marketing complex on these lands to provide employment. People of my constituency are demanding upgradation of Odlabari and Jalpaiguri road station. They are demanding stoppage of all mail and express trains at Odlabari and Jalpaiguri road stations.

They also demand: (a) a pair of super fast train between Haldibari and Sealdah via Jalpaiguri; (b) rail bridge on Teesta between Haldibari and Mekhligunge; (c) manning of unmanned level crossings; (d) railway recruitment centres at New Jalpaiguri.

After the presentation of this year's Railway Budget, Railways have renamed 156 trains as superfast trains. In terms of money, it means increase in fare to the range of Rs. 10 to Rs. 50 per passenger. Freight charges in parcel vans have also been increased. So, money is no constraint for development. Only a pinch of political goodwill can meet people's aspirations.

The Consultative Committees of Zonal Railways do not function. As such the Ministry does not get important inputs. Licences to Railway hawkers have not yet been provided.

I demand these problems be addressed by the Ministry of Railways on war footing. The time is limited. But there are hundreds of problems. Without taking any further time, I once again support the proposals in the Supplementary Demands for Grants (Railways) for this year.

श्री रेवती रमन सिंह (इलाहाबाद) : महोदय, मैं आपका आभारी हूं कि आपने मुझे बोलने का मौका दिया। इस समय केन्द्रीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद जी नहीं बैठे हैं, रेल राज्य मंत्री श्री वैलू जी बैठे हुए हैं। यदि लालू जी भी बैठे होते तो अच्छा होता।

महोदय, मैं लालू प्रसाद जी को अपनी ओर से हार्दिक बधाई देना चाहता हूं, दो बातों के लिए खास तौर से बधाई देना चाहता हूं। माननीय रेल मंत्री जी ने रेल विभाग के परम्परागत ढांचे को ही बदल दिया है, जिसके लिए वे हार्दिक बधाई के पात्र हैं। कई वर्षों से रेलवे घाटे में चल रही थी, और मालभाड़े और यात्री किराए में बढ़ोतरी के बावजूद भी रेलवे घाटे से नहीं उभर पा रही थी, जिसके लिए काफी प्रयास भी किए गए, लेकिन कोई भी रेल मंत्री इसमें सफल नहीं हो पाया। लेकिन पहली बार, बहुत सालों के बाद माननीय रेल मंत्री जी ने रेलवे को फायदा पहुंचाया है। विगत तीन वर्षों में यह अपने में एक अभूतपूर्व काम है।, इतना ही नहीं, फ्रांस, जापान और अमेरिका जैसे कई देशों के लोग यह जानने के लिए भारत आ रहे हैं कि रेल मंत्री जी ने ऐसा क्या काम किया है कि न तो किसी मल्टीनेशनल कम्पनी से, न वर्ल्ड बैंक से, न आई.एम.एफ. से, किसी ने उन्होने लोन नहीं लिया, बल्कि अपनी रेलवे के संसाधन से और निजीकरण करके यहीं के लोगों से उन्होंने रेल का पूरा ढांचा बदल दिया है। भारत की रेल दुनिया में में दूसरे नम्बर की रेल है, वह आज फायदे में चल रही है। यह जानने के लिए कि इन्होंने क्या काम किया है, वे इसका अध्ययन करने भारत आ रहे हैं। वे रेल मंत्री जी से भी स्वयं मिल रहे हैं और रेल बोर्ड से भी मिल रहे हैं।

एक दूसरा काम, जो उन्होंने किया कि 1967 में राजधानी एक्सप्रैस चली थी, तब राजधानी एक्सप्रैस की स्पीड 130 किलोमीटर प्रति घटा थी। आज उन्होंने जो यहां से आगरा की ट्रेन चलाई है, उसकी रफ्तार उन्होंने 150 किलोमीटर प्रति घंटा कर दी है, जो कि अपने आपमें एक रिकार्ड है, क्योंकि सन् 1967 से लेकर किसी रेल मंत्री ने किसी भी ट्रेन की इस तरह से स्पीड नहीं बढ़ाई थी, जिस तरह से उन्होंने बढ़ाई है। मेरा यह भी कहना है कि यहां से लेकर हावड़ा तक ऐसी रेल चलाई जाये, जो कि कम से कम 150-160 किलोमीटर की रफ्तार से चले, जिससे कि दूरी कम से कम समय में तय की जा सके। इसी के साथ-साथ मैं इलाहाबाद, जो कि एक राजनैतिक, सांस्कृतिक और शैक्षणिक शहर है और आजादी की लड़ाई में इलाहाबाद का बहुत बड़ा योगदान था, मैं माननीय रेल मंत्री जी से चाहूंगा, इलाहाबाद के लिए मैंने उनसे व्यक्तिगत रूप से भी आग्रह किया था, पिछले कुम्भ मेले में इस बात का सर्वे किया गया था और ट्रायल ट्रेन भी चलाई गई थी, जो कि यहां से इलाहाबाद सात घंटे में पहुंच रही थी। इसलिए एक शताब्दी एक्सप्रैस दिल्ली से इलाहाबाद के बीच में चलाई जाये, जो कि सात घंटे में इलाहाबाद पहुंचे और वहां से वापसी भी सात घंटे में दिल्ली के लिए हो सके। इसके साथ-साथ इलाहाबाद से लखनऊ की दूरी 200 किलोमीटर है, लेकिन उसकी यात्रा का समय 4.5 घंटे है, जबकि कायदे से ढाई-तीन घंटे से ज्यादा समय नहीं लगना चाहिए। मैंने रेल मंत्री से आग्रह किया था कि वहां पर इलाहाबाद

से लखनऊ तक डबल रेलवे लाइन बना दी जाये, जिससे कि बहुत सी रेलें डाइवर्ट की जा सकें, जो हावड़ा से दिल्ली आती हैं। वे ट्रेनें डाइवर्ट करके कम समय में इस रास्ते से दिल्ली पहुंच सकती हैं। ट्रैफिक का जो जाम लगता है, इससे वह भी कम लगेगा।

इसी के साथ-साथ मैंने एक प्रस्ताव और दिया है कि इलाहाबाद शहर दो भागों में बंटा हुआ है, उत्तरी शहर और दक्षिणी शहर। अभी रेलवे की दो लाइनें जाती हैं, नोर्थ ईस्टर्न रेलवे की और नोर्दर्न रेलवे की, उनमें से एक लाइन ऊपर से जाती है और एक नीचे से जाती है। जब रामबाग में नीचे वाला फाटक बन्द हो जाता है तो घंटों जाम लग जाता है। मैंने एक प्रस्ताव दिया था और उत्तर प्रदेश सरकार ने एक ही प्रस्ताव पर अपनी सहमति दी थी कि आधा पैसा जो 14 करोड़ रुपये रेलवे ओवरब्रिज के लिए लगेगा, वह पैसा उत्तर प्रदेश सरकार देगी, लेकिन रेलवे मिनिस्ट्री के सर्वे में यह पाया गया कि ओवरब्रिज बहुत ऊंचा हो जायेगा और वह पॉसीबल नहीं है तो मैंने रेल मंत्री जी को दूसरा प्रस्ताव दिया है कि नीचे से सब वे बना दिया जाये, जिससे कि गाड़ियां, कारें नीचे से गुजर सकें और नीचे से आवागमन की सुविधा हो सके। उसके लिए भी जो आधा पैसा होगा, वह उत्तर प्रदेश सरकार देगी। जो घंटों जाम लग जाता है, एक भाग से शहर के दूसरे भाग में जाने का, उसका समय और पैसा भी बचेगा। इसी के साथ-साथ जो स्टेशन में टायलेट्स हैं, उनमें से ज्यादातर गंदे रहते हैं। जब इतना सुधार किया जा रहा है, तो इन टायलेट्स का भी सुधार होना चाहिए, ये साफ सुथरे हों। अभी जनवरी 2007 में इलाहाबाद में अर्धकुंभ मेला लगने जा रहा है, पिछले कुंभ मेले में इलाहाबाद में साठ हजार विदेशी पर्यटक आए थे। इस साल भी इतनी बड़ी संख्या में या इससे भी ज्यादा संख्या में विदेशी पर्यटक आएंगे। देश के हर कोने से करोड़ों की संख्या में तीर्थयात्री वहां जाते हैं। मैं चाहूंगा कि शताब्दी ट्रेन इस साल जनवरी से पहले चला दी जाए, जिससे बाहर से आने वाले यात्रियों और इलाहाबाद में आने वाले तीर्थयात्रियों को भी इसका लाभ मिल सके।

मान्यवर, इसी प्रकार से इलाहाबाद से मुंबई जाने के लिए एक ट्रेन मुंबई मेल है और एक ऐसी ट्रेन चलती है, जो हफ्ते में तीन दिन चलती है, मैं चाहूंगा कि इस ट्रेन को रोजाना के लिए कर दिया जाए, जिससे इलाहाबाद से मुंबई जाने के लिए मध्यप्रदेश, बिहार और भी जगहों से लोग इलाहाबाद के द्वारा जाते हैं, उनको सुविधा प्रदान हो सके।

मान्यवर, इन्हीं शब्दों के साथ मैं पुनः आग्रह करूंगा कि जो मैंने सुझाव दिए हैं, उन्हें कार्यान्वित करने का काम करेंगे।

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : माननीय सभापति महोदय, मैं आपके प्रति आभार प्रकट करता हूं कि आपने मुझे रेल के सप्लीमेंट्री डिमांड्स फार ग्रांट्स 2006-07 पर बोलने का अवसर प्रदान किया है। मैं आज इस मौके का फायदा उठाते हुए, अपने नेता आदरणीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद यादव जी के प्रति आभार प्रकट करता हूं, जिन्होंने विगत दो साल के प्रयासों से देश और दुनिया को दिखा दिया कि रेल का जो महकमा है, वह प्राफिटेबल है। अपनी कार्यक्षमता से, अपनी बुद्धि और विवेक से और सारे कर्मचारियों और अधिकारियों के सहयोग से इसका विकास किया। आज इसकी चर्चा केवल देश में ही नहीं विदेशों में भी हो रही है।

माननीय मंत्री जी कुछ समय पहले यूरोप गए थे और पांच देशों का भ्रमण करके आए और वहां से स्टडी करके आए। मैं समझता कि निश्चित तौर पर आने वाले दिनों में उस स्टडी का फायदा रेल को मिलेगा। जिस तरह से रेल के बारे में लोगों को लगता था कि यह घाटे का महकमा है और पिछली सरकार यह सोच रही थी कि इसका प्राइवेट हाथों में दे देना है, इसका निजीकरण करने का निर्णय हो चुका था। सौभाग्य से यूपीए की सरकार बनी और माननीय लालू प्रसाद यादव जी रेल मंत्री बने। यह भी एक आश्चर्यजनक बात है, जबकि डीजल का दाम बढ़ रहा हे, हर चीज का दाम बढ़ रहा है, बिना भाड़ा बढ़ाए हुए, कुशल प्रबंधन का यह परिणाम है कि रेल का बजट मुनाफे में आ गया। 11 हजार करोड़ रूपए मुनाफे का इस वित्तीय वर्ा में जो आकलन किया गया, वह बढ़ भी सकता है, इसके प्रयास किए जा रहे हैं। हैवर्ड यूनिवर्सिटी जो दुनिया में मैनेजमेंट का एक बेस्ट इंस्टीट्यूशन माना जाता है, जो अमेरिका में है, उसके लोग स्टडी करने के लिए आए। आर्थिक प्रबंधन में जो जानी-मानी संस्था है, हैदराबाद और बंग्लौर में, वहां के लोग आईआईएम के टीचर्स और विशेाज्ञ हैं, वे स्टडी करने के लिए आ रहे हैं कि किस तरह से माननीय रेल मंत्री ने अपने कुशल प्रबंधन के माध्यम से रेल को मुनाफे में लाने का काम किया। भारत सरकार के लिए रेल विभाग एक सरदर्द था और हमेशा भारत

सरकार अपनी पूंजी रेलवे को देने का काम करती थी, क्योंकि यह जनोपयोगी विभाग है। यह आम लोगों का है, गरीब लोगों का है, मजदूर लोगों का है, इसके बगैर आदमी एक पग भी आगे नहीं बढ़ सकता है। माननीय रेल मंत्री जी रेलवे को विकास के लिए प्रयास कर रहे हैं। दुनिया में भारतीय रेल का तीसरा स्थान है। माननीय रेल मंत्री जी ने अपने नेतृत्व में संकल्प लिया है और माननीय प्रधान मंत्री जी को यह आश्वासन दिया है कि हम भारतीय रेल को अपने प्रयासों से दुनिया में पहले नम्बर पर ले जाएंगे और हम उस दिन को देखने वाले हैं। इसलिए माननीय रेल मंत्री जी, मैं आपको जितना धन्यवाद ज्ञापित करूं उतना कम है।

मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी का ध्यान इस बात की ओर आकर्ति करना चाहूंगा कि बिहार प्रदेश बहुत पिछड़ा हुआ है और हमेशा उसका शोाण होता रहा है। बिहार में कोई खास इन्वैस्टमैंट नहीं हुई। आजादी के बाद कई सरकारें आईं और गईं, मैं किसी एक सरकार को दोा नहीं देना चाहता, लेकिन बिहार को उसका हक और हिस्सा नहीं मिल पाया, सैंटर की पूंजी नहीं लग पाई। हमारे यहां कोई कलकारखाना नहीं है। जब झारखंड का बंटवारा हुआ, तब हमारी स्थिति और भी तंग हो गई, इस बात को सब लोग जानते हैं। सभापति महोदय, आप खुद बिहार से आते हैं, आप भी जानते हैं। वहां कोई बड़ा उद्योग नहीं है, कुछ भी नहीं है। हम हमेशा उपेक्षित रहे हैं, हमारे लोग वहां से पलायन कर रहे हैं। बिहार में मानव संसाधन इतना मजबूत है कि अगर वहां काम मिल जाए तो निश्चित तौर पर बिहार खेती और दूसरे मामलों में आत्मनिर्भर हो सकता है। बिहार के बंटवारे के बाद झारखंड में इन्वैस्टमैंट हुआ। आजादी के बाद झारखंड इलाके में कलकारखाने खुलते रहे, शेा बिहार, जहां हम हैं, वहां कोई इन्वैस्टमैंट नहीं हुआ, जिसकी वजह से वहां आज भी गरीबी, बेरोजगारी और बदहाली है।

रेल मंत्री जी, आपने प्रयास जरूर किया है, एक-आध कलकारखाने खोलने का निर्णय लिया है, लेकिन एक-आध कलकारखाने से बिहार का कुछ नहीं होने वाला है, उसके और भी हक और हिस्से हैं। आप उसे कब तक उसके हक और हिस्से से वंचित रखेंगे?...(व्यवधान)आदरणीय पार्लियामैंट्री अफेयर्स मंत्री, श्री दासमुंशी, श्री कपिल सिब्बल और श्री प्रेमचन्द गुप्ता आदि कई मंत्री यहां बैठे हुए हैं।...(व्यवधान) क्या आप लोगो ने कभी मंथन किया, विचार किया, आत्मचिंतन करने का काम किया है कि बिहार को उसका हक और हिस्सा मिल जाए?...(व्यवधान)

श्री मोहन सिंह (देवरिया) : एक साइंस लेबोरेटरी खुलवा दीजिए।...(व्यवधान)

श्री राम कृपाल यादव : आपप्रयास करते होंगे, लेकिन सार्थक नहीं हो पा रहा है। क्या आप नहीं चाहेंगे कि बिहार जो सबसे पिछड़ा प्रदेश है, और भी कई प्रदेश हैं जैसे, उत्तर प्रदेश, उड़ीसा, उन प्रदेशों पर भी ध्यान दिया जाए? क्या आप नहीं चाहते कि बिहार को उसका हक और हिस्सा मिल जाए? दासमुंशी जी हमेशा चिन्तित रहते हैं, हमें मालूम है।...(व्यवधान)

संसदीय कार्य मंत्री तथा सूचना और प्रसारण मंत्री (श्री प्रियरंजन दासमुंशी) : मैं भी बिहार का पड़ोसी हूं।

श्री राम कृपाल यादव : लेकिन दादा, उसका प्रतिफल नहीं आ रहा है। आप क्यों नहीं विचार करते।मैं रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि हमें कुछ और कलकारखाने दिए जाएं। बिहार बिल्कुल उपेक्षित रहा है। बिहार को कलकारखाने क्यों नहीं देना चाहते, बिहार में सैंटर का इन्वैस्टमैंट क्यों नहीं हो रहा है? जब कभी भी बिहार की बारी आती है, माननीय मंत्री जी बिहार को जब भी कुछ देना चाहते हैं तभी पूरा सदन बिहार-बिहार कहने लगता है। ऐसा लगता है जैसे कोई आसमान टूट गया। हमारा कहना है कि आज बिहार की प्रति व्यक्ति आमदनी क्या है, इन्वेस्टमैट क्या है, उसे आप देखिये। आजादी के बाद यानी प्रथम पंचवर्षीय योजना से लेकर ग्यारहवीं पंचवर्षीय योजना तक आपने बिहार को क्या दिया है ? आखिरबिहार कब तक उपेक्षित रहेगा ? बिहार की अवाम कब तक उपेक्षित रहेगी ? हम यह नहीं चाहते कि आप हम पर विशेा कृपा कर दीजिए। मगर जब कोई भाई कमजोर है, तो मजबूत भाई को चाहिए कि वह उसे उठाए, अपग्रेड करे, ताकत दे। आप क्यों नहीं बिहार को कल-कारखाने देते ? मदेंगे ? रेल मंत्रीजी आपका कोअधिकार–बनता है, इसलिएकि आप बिहार की अवाम को कल-कारखानेना दीजिए।

यहां पर माननीय रेल राज्य मंत्री जी बैठे हुए हैं। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि क्यों नहीं आप बिहार को कल-कारखाना दे रहे हैं? क्यों नहीं आप बिहार को उसका हक नहीं देना चाहते? मैं आपके माध्यम से निवेदन करूंगा कि आप बिहार में रेल से संबंधित

इसी तरह का और कारखाना यथाशीघ्र खोलने का काम कीजिए। मैं यह नहीं कहता कि आप उसे मेरी कांस्टीटूएंसी पटना में खोलिये। आप उस कारखाने को बिहार के किसी भी कोने में, उत्तर या दक्षिण बिहार में कहीं भी खोल दीजिए ताकि लोगों की बेरोजगारी की परेशानियां दूर हो सकें। बिहार में रोजगार न मिलने की वजह से लोग मजबूरी में दूसरी जगह जाकर सेवा करने का काम करते हैं। आज बड़ी संख्या में लोगों का बिहार से पलायन हो रहा है। मैं माननीय रेल मंत्री जी से निवेदन करूंगा कि जब आप सप्लीमैंट्री बजट की चर्चा का उत्तर दें तब आप माननीय सदस्यों की भावनाओं को देखते हुए वहां एक और कल-कारखाना खोलने का ऐलान करें।

सभापति महोदय, मैं अपने क्षेत्र और बिहार की रेल लाइनों के संदर्भ में कुछ कहना चाहता हूं। मेरा क्षेत्र और माननीय मंत्री श्रीमती कांति सिंह जी का क्षेत्र आपस में लगा हुआ है। वहां सदासीपुर कॉमन स्टेशन है। आजादी ~~के~~ बाद से ही वहां स्टेशन है लेकिन उसे स्टेशन का पूर्ण दर्जा नहीं मिला हुआ है। हम आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से निवेदन करेंगे कि सदासीपुर स्टेशन को पूर्ण स्टेशन का दर्जा दिया जाये ताकि वहां के लोग ~~जिन्को अन्य~~ सुवि~~धा सुविधा~~ओं से वंचित हैं, उन्हें वे प्राप्त कर सकें।

सभापति महोदय, बीटा-औरंगाबाद के बारे में हमने कई बार निवेदन किया है। पिछले दो वित्तीय वर्ा से हम मांग कर रहे हैं कि बीटा से औरंगाबाद तक जाने के लिए कोई रेलगाड़ी नहीं है। इस रेलगाड़ी से लाखों लोग लाभान्वित होंगे। अगर वहां रेलगाड़ी चलाये जाये, तो वहां के लोगों के लिए बहुत महत्वपूर्ण कार्य होगा। इसके साथ चार-पांच पार्लियामैंट्री कांस्टीट्एंसी भी जुड़ी हुई हैं। आपने पिछली दफा कहा था कि हम इसे करेंगे। मुझे याद है कि बजट पास होने के बाद आपने हाउस से बाहर एक वरीय अधिकारी को कहा था कि इस काम को करो। मगर हम देख रहे हैं कि सप्लीमैंट्री बजट में उसका कहीं कुछ जिक्र ही नहीं है। इसका सर्वे भी करा लिया गया है लेकिन काम अभी तक शुरू नहीं हुआ है। हम मंत्री जी से पूछना चाहते हैं कि आप बीटा से औरंगाबाद का रेल कार्य कब तक पूरा करेंगे ? मैं आपसे निवेदन करूंगा कि इस महत्वपूर्ण कार्य को आप यथाशीघ्र पूरा कीजिए ताकि वहां की अवाम को उसका लाभ मिल सके।

सभापति महोदय, डीआरएम का कार्यालय दानापुर में है। उसे मंडल बोलते हैं। वहां आपने कर्मचारियों के लिए सामुदायिक भवन का निर्माण किया है मगर कालोनी के रोड्स बहुत खराब हैं। हमारी मांग है कि कम से कम आप उन्हें ठीक कराइये ताकि जो लोग परेशानी ~~से में~~ जूझ रहे हैं, उनको सुविधा मिल सके। इसी तरह पटना सिटी स्टेशन, गुजारपुर स्टेशन, न्यूरा स्टेशन आदि कई ऐसे स्टेशनों के ~~को~~ अपग्रेडेशन की जरूरत है। पालीहॉल्ट जो मेरी और मैडम कांति सिंह जी की कांस्टीटूएंसी का पार्ट है, वहां स्टेशनों की हालत ठीक नहीं है। हमारी मांग है कि उन स्टेशनों का ब्यूटीफिकेशन किया जाये ताकि आम लोगों को सुविधा मिल सके। वहां प्लेटफार्म है लेकिन शेड नहीं है, पानी नहीं है, बिजली नहीं है। मैं समझता हूं कि आप निश्चित तौर पर इन सब चीजों पर गौर करेंगे।

सभापति महोदय, बड़े पैमाने पर लोगों की मांग रही है कि तूफान एक्सप्रैस का स्टापेज न्यूरा स्टेशन पर होना चाहिए। हमारी मांग है कि वहां तूफान एक्सप्रैस एक-दो मिनट के लिए रुकनी चाहिए। एक और महत्वपूर्ण बात है कि पटना और दिल्ली के बीच में राजधानी एक्सप्रैस चलती है जो सप्ताह में दो-तीन दिन चलती है। वहां लोगों की मांग है कि राजधानी एक्सप्रैस को प्रतिदिन चलाया जाये।

-

मैंने सदन के माध्यम से सरकार का ध्यान आकृट किया है और मुझे विश्वास है कि पटना और दिल्ली के बीच में राजधानी एक्सप्रेस प्र ातिदिन चलेगी।

महोदय, मैं एक अन्य निवेदन करना चाहूंगा कि पिछले बजट में आपने लगभग 100 ट्रेनों को सुपरफास्ट घोाति किया था। इसके साथ ही उन पर सुपरफास्ट का चार्ज लगना शुरू हो गया। आज भी बहुत-सी ऐसी ट्रेन्स हैं जिनको सुपरफास्ट तो घोाति कर दिया गया है लेकिन वे सुपरफास्ट ट्रेन का काम नहीं कर रही हैं। फिर भी आम लोगों पर कहीं 20 प्रतिशत और कहीं पर 30 प्रतिशत तक अतिरिक्त पैसा लग रहा है। कम से कम जिस ट्रेन को आपने सुपरफास्ट घोाति किया है, उसे सुपरफास्ट की तरह चलाइए या फिर उनके लिए पहले जिस तरह से चार्जेज लगते थे वैसे ही बनाए रखा जाए। एक या दो डिमाण्ड्स और करके अपनी बात समाप्त

कर दूंगा, मैं आपका बहुत कम समय लूंगा। कुछेक योजनाएं ऐसी हैं बिहार के लिए, आम लोगों के लिए, गरीब लोगों के लिए जैसे झंझारपुर से लोखा छोटी रेलवे लाइन का आमान परिवर्तन कर बड़ी रेलवे लाइन बनाया जाए, झंझारपुर से निर्मली छोटी लाइन को बड़ी लाइन में परिवर्तित किया जाए, जयनगर से लखनिया, लोखा से निर्मली तक नयी रेललाइन बिछायी जाए क्योंकि यह नेपाल से लगा हुआ भारत का सीमावर्ती क्षेत्र है। यह एकमात्र रेललाइन होगी जिससे वहां तक आवागमन की सुविधा मिलेगी, इसलिए यह बहुत महत्वपूर्ण रेललाइन होगी। वहां अभी हाल ही में इसके लिए सर्वे हुआ है, काम तो शुरू होना था लेकिन पैसा कब आएगा पता नहीं है। इसलिए मैं आपसे निवेदन करूंगा कि इस पर आप ध्यान दें।

महोदय, एक अन्य निवेदन मैं यह करूंगा कि जमालपुर में रेल कारखाना बड़ी जीर्ण-शीर्ण अवस्था में है, उसे ठीक-ठाक किया जाना चाहिए। मुंगेर और पटना में गंगा पर दो जगहों पर पुल निर्माण का काम चल रहा है, उसमें तेजी लाई जानी चाहिए।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : कृपया कंक्लूड कीजिए।

श्री राम कृपाल यादव : मैं माननीय रेल मंत्री जी का आभार व्यक्त करना चाहता हूँ कि आपने निर्णय लिया है कि हाजीपुर में जो रोड पुल खत्म हो रहा है, उसके लिए भारत सरकार अपनी पूरी क्षमता से सहयोग करेगी। मैं इसके लिए रेल मंत्री जी के साथ ही माननीय प्रधानमंत्री जी का भी आभार व्यक्त करना चाहूंगा कि आपने रेल पुल के अलावा आम लोगों के लिए भी पुल का निर्माण करने जा रहे हैं। यह एक बहुत बड़ी उपलब्धि होगी। यह उत्तर बिहार और दक्षिण बिहार के लोगों के लिए एक बहुत महत्वपूर्ण योजना आपने लागू कर दी है। मैं इसके साथ ही निवेदन करूंगा कि भागलपुर से नयी दिल्ली के लिए कोई ट्रेन नहीं चलाई जा रही है। भागलपुर से नयी दिल्ली के लिए ट्रेन चलाई जानी चाहिए, यह एक महत्वपूर्ण शहर है। महोदय, जब से आप इस महकमे में आए हैं, आपके प्रयास से 20 प्रतिशत लोग ज्यादा आकर्ति हुए हैं। आपने पैसा भी कम किया है। फर्स्ट ए.सी. में 18 प्रतिशत और सेकण्ड ए.सी. में 10 प्रतिशत तक की कमी की है। ये सब काम आप कर रहे हैं, लेकिन आम लोगों के लिए कई और ऐसी महत्वूपूर्ण योजनाएं और काम हैं जिनको किया जाना आवश्यक है। मैं पुनः इस निवेदन के साथ कि निश्चित तौर पर माननीय रेल मंत्री जी बिना झिझक आज ही सदन में घोाणा करेंगे कि

रेल महकमे के तहत इस वित्तीय वर्ा में एक कारखाना वहां लगेगा और गरीबों की भावनाओं के अनुसार आज निश्चित तौर पर काम करेंगे। मुझे विश्वास है कि मैंने जिन बातों की चर्चा मैं बार-बार की है, माननीय रेल मंत्री जी आप उसे पूरा करेंगे। आप बिहार में कारखाना खोलिए, बिहार के साथ न्याय कीजिए, अब तक बिहार का हक मारा जाता रहा है, आपने उसे हक दिलाने का काम किया है। आपने बहुत सारे महत्वपूर्ण काम किए हैं और मुझे विश्वास है कि आने वाले समय में, बिहार के हित के लिए जो बचे हुए काम हैं, उनको पूरा करने और बिहार में रेल कारखाना लगाने का काम आप करेंगे। इसके साथ ही मैं आपको धन्यवाद देते हुए अपनी बात समाप्त करता हूँ।

MR. CHAIRMAN ~~(SHRI DEVENDRA PRASAD YADAV)~~: Hon. Members, I have a list of 28 more Members to participate in the discussion on the Supplementary Demands for Grants (Railways). Those who want to lay their written speeches, they can do so, and it will be treated as a part of the proceedings. मैं सभी माननीय सदस्यों से कहना चाहूंगा कि संक्षेप में अपनी बात कहें।

Now, Shri A. Krishnaswamy[lh27].

~~(k3/1640/kkd/jr)~~

~~1640 hours~~

SHRI A. KRISHNASWAMY (SRIPERUMBUDUR): Mr. Chairman, Sir, on behalf of my DMK party, I rise to support the Supplementary Demands for Grants (Railways) for the year 2006-07. Our hon. Railway Ministers Shri Laluji and Shri Veluji are doing well. They have made the Railway Department a profitable one since last two years. It is a great achievement.

Sir, in our country, the rail is going very fast but the Railway officers are going very slow. Comparatively, I would like to submit to them that the National Highways Authority of India (NHAI) are very fast. They have made several bridges, several road over-bridges and road under-bridges; they have expanded the roads into four way lane, six way lane and eight way lane. Unimaginatively, India is booming now mainly because of the NHAI.

The Railway Department is doing services to the nation for the last 50 to 60 years but they are not able to progress as like NHAI. It is a pathetic condition. For want of road over-bridges (ROBs) and road under-bridges (RUBs), and unmanned gates, the people of this country are agitated. They are suffering a lot. We, the hon. Members, are also writing to the hon. Ministers but whatever letters we write, we would get the same reply for the past 20 years. They would only give the reply in the Starred Question. But now, we are very much thankful to the Railway officers because as and when we write a letter, they would respond it immediately by replying to us.

Sir, in Tamil Nadu, which is one of the profit-making State in regard to railways, a large area is pending without gauge conversion. The people of Tamil Nadu are fighting continuously to get the metre gauge into broad gauge. But till today, hundreds and hundreds of kilometres are pending in Tamil Nadu for gauge conversion.

16.42 ~~hours~~ rs. (Dr. Laxminarayan Pandey *in the Chair*)

Even yesterday, there was an agitation in Tiruvarur for doing gauge conversion to broad gauge from Tiruvarur to Thanjavur. Even the sanction of gauge conversion of Myladuthurai to Karikudi Section along with Trithuraipoondi, Agasthiarpalli and Madurai-Bodi section are pending projects for making them broad gauge. These projects may be accorded sanction for this year..

Sir, in this regard I would request the hon. Minister of Railways, Shri Laluji. Our Veluji, is assisting him and working hard. He has been giving good reply in this august House, especially during the Question Hour. He has to take keen interest to get more funds from Shri Laluji to complete gauge conversions in Tamil Nadu.

Sir, Tamil Nadu is one of the progressing States. Veluji, being a Minister of State of Railways hailing from Tamil Nadu, if you are not able to bring more funds for the State of Tamil Nadu, the people of Tamil Nadu would curse you in the future.… (*Interruptions*) You should not take them for granted. Please take up their causes seriously.

While presenting the last Rail Budget, you gave the impression that you were doing so much for Tamil Nadu. We were very much happy. But after reading the papers only we came to know that you have given a few new trains. You had given only four new trains and extended some trains and treated them as new trains. But we thought you have brought so much of funds to Tamil Nadu. But there is no use of new trains without funds.

Not only that, the electrification between Tiruchirapalli and Kanyakumari is to be done. Today, southern part of Tamil Nadu is fast growing; economic zone is coming there. So, there is a need and you should take interest to do the electrification between Tiruchirapalli and Kanyakumari.

Similarly, doubling has to be sanctioned between Chengleput and Tuticorin. Our leader, the hon. Chief Minister of Tamil Nadu has requested you and also written a letter to the hon. Minister of State for Railways for doubling of Chengleput-Tuticorin. Doubling of Chennai-Thiruvallur suburban has been done. But you have not made the doubling from Thiruvallur to Arakkonam. Mr. Vellu, you have been the Minister of State for Railways since two years, and only three more years are remaining. For doing the doubling of Tiruvallur to Arakkonam, you have to take some interest. There is also a need to have a double line from Ennur to Gummudipoondi.

Sir, I would make a point regarding Mardras University. It is one of the famous and oldest universities of India where so many leaders have studied there.

~~(13/1645/mmn-~~har[m28]~~)~~

It is celebrating 150 years. In that university, a Railway Research Wing may be created for the benefit of research scholars of the university. It should be sponsored by the Railway Ministry. Today, we, the old students of Madras University, are contributing fund. We are renovating the Senate Hall. We are making beautification of Madras University. At this juncture, if they have a research centre with the Railway Department's support, it would be most beneficial to the Madras University.

One of the important and long pending demands is connectivity between Central and Egmore. I do not know when you are going to do this. I had read in the newspaper that you had a review meeting. I also read that there is some technical problem. You have to solve those technical problems, whatever may be the cost involved. We have to connect it so that the northern part of the people may easily go towards Rameshwaram and Kanyakumari in a single train. Otherwise, they will have to get down at Central Station, they will have to go to the other side and then go towards Rameshwaram and Kanyakumari.

Day before yesterday, I got a complaint about Tamil Nadu Express train from those people who come to Delhi. After the railway canteen has been taken over by a separate department, the quality and the taste of food are very poor. Before that, the Railway Department provided very good food. But when you started some corporation like that, the quality and the taste of the food have gone bad. So, it should be rectified.

Regarding some of the basic amenities in all the railway stations, I saw the escalator at Egmore and in the Central Stations. You have made it. It is a very good thing. I have seen this in the airport. You have done it here. That is very useful to the old people. Without any struggle, they can climb the foot-over-path and cross the over-bridge. Today, the Railway Police and the Railway Department are very interested in filing cases against those who cross the line. So, if you put escalator in all the railway stations, if not in all the railway stations but in all the crowded railway stations, it will be very useful and it will benefit the people. The passengers will not cross the railway line and accident will not occur. When you do modernisation of the railway station, you can put escalator at all the crowded railway stations.

Raising of platform is pending at so many railway stations. You have to raise all the platforms. In Chennai Division, three or four years back, the Railway had sanctioned about Rs.125 lakh for platform under the fast track platform. But till today it has not been done.

Also, regarding the lift barrier gate, now the Railway Department is putting lift barrier gate at so many railway stations. It is well and good but in some railway stations, for example, at Minjur and Kadampathur stations of my constituency, it has been sanctioned two years back. The Railway Department also provided money. Only Rs.5 lakh is required to have a lift barrier gate. This is very useful but it has not been installed till today. Whenever I approach the railway officials, they say there is a contractor's delay. It should be looked into.

As I said earlier, today at Gummudipoondy, a case has been lodged against some of our Party cadres because they crossed the railway line. But there is no foot-over-path. There is a foot-over-path for connecting two railway platforms only, but on the third railway platform, there is no foot-over-path. To cross all the platforms on one side, they have to cross the railway line. Otherwise, how will they come? Six months back, there was a Grievances Day. So many people gave complaints to put one more foot-over-path. But till today, it has not been done but the Railway Police are lodging cases against those who are crossing the railway line.

Today, Chennai city is crowded. So, I request the hon. Minister to provide a halt at Avadi in the Bombay section, and at Gummudipoondi in the Delhi-Chennai section so that you can avoid the traffic in Chennai city. These are sub-urban areas which are growing now. As in Tambaram, you can reduce the crowd here if you provide a stoppage of Express and Mail trains at Avadi in the Bombay section, and at Gummudipoondi in the Delhi section[m29].

~~(m3/1650/krr/ind~~[krr30]~~)~~

Sir, before I conclude, I want to make one request to have railway connectivity to Sriperumbudur where late Rajiv Gandhi was assassinated. For five to six years I am continuously requesting the Government of India to have railway connectivity to Sriperumbudur because thousands and thousands of people are daily visiting the Rajiv Gandhi Memorial Centre at Sriperumbudur. There is a plan to connect Sriperumbudur from St. Thomas Mount via Poonamalli. The hon. Minister of

Parliamentary Affairs and other Ministers are here. … (*Interruptions*) Shri Dasmunsiji, I want to draw your attention regarding connectivity to Sriperumbudur. I am asking about connectivity to Sriperumbudur. You have to support my request. … (*Interruptions*)

~~THE MINISTER OF PARLIAMENTARY AFFAIRS AND MINISTER OF INFORMATION AND BROADCASTING (~~SHRI PRIYA RANJAN DASMUNSI~~)~~: I fully support you. … (*Interruptions*)

SHRI A. KRISHNASWAMY ~~(SRIPERUMBUDUR)~~: Sir, Rajiv Gandhi Memorial Centre is there in Sriperumbudur. Thousands and thousands of people are coming there by road. There is a possibility of connecting this place by rail. A survey has already been done to connect Sriperumbudur from Tiruvallur and on the other side from St. Thomas Mount. This place Sriperumbudur should be linked by railways. It is a very important one. We can have a railway station there in the name of late Rajiv Gandhi. Now Sriperumbudur is one of the booming parts in Tamil Nadu where Santro car is manufactured. Saint Gobian glass factory is there. M/s. Nokia have installed their factory there. M/s. Motorola is going to come up there. So many factories are there. Thousands and thousands of crores of rupees of foreign direct investment is coming there. There will be a feasibility of much income if you have a railway station there.

MR. CHAIRMAN ~~(DR. LAXMINARAYAN PANDEYA)~~: Please conclude now.

SHRI A. KRISHNASWAMY ~~(SRIPERUMBUDUR)~~: Yes, sir. I spoke about ROBs and RUBs. Whenever we write letters to the hon. Minister of Railways or to the officials of Railway Department to have these ROBs or RUBs, immediately they are writing a letter that the States should participate in it. You have a fund and you do it on your own. When two persons cannot come to an agreement, how can the State and the Centre come together? It is very difficult. That is why we are having delays. You make a corporation for having ROBs or RUBs and you get funds from private shares and construct the ROBs and RUBs on a speedier basis.

MR. CHAIRMAN : Shri Mohd. Tahir to speak now.

SHRI A. KRISHNASWAMY ~~(SRIPERUMBUDUR)~~: Sir, please allow me for a minute.

Regarding commercialisation of railway land, the Railways have plenty of land in the country. You have passed a bill last year.

MR. CHAIRMAN : Please conclude now. I have called another hon. Member.

SHRI A. KRISHNASWAMY ~~(SRIPERUMBUDUR)~~: Yes, sir. Last year we passed a Bill about commercialisation of railway land. But till today we do not know as to what is the progress in this regard. Particularly in places like Minjur and Avadi we have not have a place for markets. As I said, we have promised to our local people in my constituency that 'a Bill has been passed and quickly they will commercialise the land so that they will have a market in that area'. But till today there is no progress regarding commercialisation of railway land. This is my request.

MR. CHAIRMAN : Nothing more will be recorded.

(Interruptions) ... ~~(Not recorded)~~*

SHRI A. KRISHNASWAMY ~~(SRIPERUMBUDUR)~~: My last point is that the meetings with MPs have not been conducted. … (*Interruptions*)

-

-

-

* Not Recorded

~~(ends)~~

-

MR. CHAIRMAN : What you are saying is not going on record. Please resume your seat now. Shri Mohd. Tahir to speak.

(Interruptions) ... ~~(Not recorded)~~*

MR. CHAIRMAN : I have already called another hon. Member.

… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : This is too much. You have already taken 15 minutes. It is not going on record. Shri Mohd. Tahir to speak now.

(Interruptions) ... ~~(Not recorded)~~*

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

–

* Not Recorded

~~1654 ¤ÉVÉä~~

श्री मो. ताहिर (सुल्तानपुर) : महोदय, रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों का अपनी पार्टी की ओर से मैं समर्थन करता हूं। सबसे पहले मैं माननीय मंत्री जी को धन्यवाद देना चाहूंगा कि उन्होंने बिना रेल भाड़ा बढ़ाए रेलवे को कई हजार करोड़ रुपयों का फायदा कराया है। मैं अपने संसदीय क्षेत्र की कुछ ज्वलंत समस्याओं की तरफ माननीय मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहता हूं। मैं आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से मांग करता हूं कि साकेत एक्सप्रेस सप्ताह में केवल दो दिन चलती है, उसे सप्ताह में चार दिन किया जाना चाहिए।

उसी कड़ी में गरीब रथ जो माननीय मंत्री जी चलाने जा रहे हैं, मैं मांग करता हूं कि गरीब रथ को सुल्तानपुर होकर चलाएं। मैंने दो साल से बराबर माननीय मंत्री जी को पत्र लिखा और बार-बार मांग की है कि हमारे जिले में बिलवई स्टेशन जो बॉर्डर में पड़ता है, वहां डून एक्सप्रेस गाड़ी को रोका जाए। इससे पांच जिलों की जनता को लाभ होगा। हमने बार-बार मांग की है कि डून एक्सप्रेस को अस्थायी रूप से तीन महीने के लिए रोका जाए लेकिन बार-बार मांग करने के बाद भी हमारी मांग को दर-किनार किया जा रहा है। इसके कारण हम अपने क्षेत्र में जा नहीं पाते हैं। वहां की जनता हम से मिसबिहेव करती है। मेरी मांग है कि बिलवई स्टेशन पर तीन महीने के लिए डून एक्सप्रेस को रोका जाए। इससे रेलवे को बहुत फायदा होगा।

सुल्तानपुर जिले में एक लोकोमोटिव कारखाना था जो काफी पहले बंद हो गया। उस कारखाने को फिर से चालू किया जाए। मैं रेलवे के कर्मचारयों और अधिकारियों को मुबारकवाद देता हूं कि उनकी लगन की वजह से रेलवे का बहुत विकास हुआ है। जब से माननीय लालू जी रेल मंत्री हुए हैं, तब से उसकी आर्थिक स्थिति बहुत बेहतर हुई है। हम ब्रह्मांड के रचयिता से दुआ करते हैं कि हमारी रेलवे दिन दुगनी रात चौगुनी तरक्की करे। माननीय मंत्री पूर्वी उत्तर प्रदेश की ओर देखें क्योंकि वह बहुत गरीब है। वह वहां के लिए एक-आध स्पैशल ट्रेन मुम्बई के लिए चलाएं। बड़ी मेहरबानी होगी। पूर्वी उत्तर प्रदेश की ओर किसी ने कोई ख्याल नहीं किया। वह इससे अछूता है। यही मेरी रिकवैस्ट है। मैं अपनी बात यही कह कर समाप्त करता हूं।

~~1657 hours~~

SHRI BRAHMANANDA PANDA (JAGATSINGHPUR): Hon. Chairman, Sir, I extend my hearty thanks for giving me an opportunity to speak on Supplementary Demands for Grants (Railways), on behalf of my Party. As we are all well aware, Railways is the lifeline of country's economic prosperity, being the largest public sector of India. So far as Orissa is concerned, which is full of vast natural resources, it is neglected in the railway map of India. In order to connect Madras during the British Rule, the British Government was compelled to install railway lines with a view to connect Madras. Otherwise, it would not yet have been materialised till today. Even after 58 years of Independence, Orissa has not yet achieved its goal in the field of expansion of railways, though all other States are ahead of us.

Recently, hon. senior Member of this august House, who is also the Chairman of the Standing Committee on Railways, Shri Basu Deb Acharia, expressed his concern regarding completion of various projects in Orissa. In two Press Conferences, he has also indicated that those projects are lying for about one and a half decades and since no adequate funds have been allocated, completion of those projects has~~s~~ve not yet materialised.

Sir, as you know, Orissa has its unique importance in the tourist map of India. Under the dynamic leadership of the present Chief Minister, Shri Naveen Patnaik, industrial revolution has already been started. So, Orissa needs more infrastructure so far as railway is concerned[S31].

~~(o3/1700/sh-bks~~[R32]**~~)~~17.00 hrs.**

As you know, the Scheduled Castes and the Scheduled Tribes dominate some of the areas in my State. In some of the districts in Orissa, like Phulbani, people have not seen a railway track, and a railway line has become a dream for them. It is the case in respect of other hilly areas in my State. Therefore, we expect more from the Railway Minister, who is also from our neighbouring State, and he knows it very well. He is also a spiritual man and he is an ardent devotee of Lord Jagannath, whose message of peace, brotherhood and tranquillity is being followed for centuries together as it is a unifying force that unites India. It is, therefore, high time that the hon. Railway Minister should give more emphasis for the development of backward areas and backward States like Orissa because even after 57 years of Independence, the common man has not realised his dream.

The *Garib Rath* which has been introduced for the sake of the common man should have been first introduced in Orissa, but we do not know why the hon. Railway Minister did not choose Orissa.

As you know, Mr. Chairman, Sir, the second bridge over the River *Mahanadi* will bring all-round prosperity for Paradip Port, and it has not yet been completed. The other thing is that work on Kurda-Bolangir- via Phulbani and Haridaspur-Paradip railway lines and other railway lines are getting

delayed because the Railway Ministry has not yet allotted adequate funds. I urge upon the Railway Minister that these old projects should be completed on a war-footing basis with a view to promote all-round development in the State of Orissa.

Mr. Chairman, Sir, as you know, Orissa can be termed as the 'disaster Capital' of India because it is very often affected by floods, cyclones and droughts. Taking into consideration the industrial revolution which has now been ushered into under the leadership of our hon. Chief Minister, it is the moral responsibility of the Railway Ministry to give all the emphasis to the railway infrastructure in the State in order to enable Orissa to compete with other States of India.

My learned friend from Bihar was saying that Bihar was neglected. We should give emphasis on developing railway infrastructure in all States, and they should have all amenities in the railway sector. In this respect, my humble appeal is that Orissa should not be neglected, and that the projects should be implemented on top priority basis and on war-footing.

Here, I would like to quote what the Chairman of the Standing Committee on Railways has categorically stated. He said that Orissa was a neglected State in the railway sector. The Chairman of the Committee is one of the dynamic Members of this House. Under these circumstances, I hope and trust that the hon. Railway Minister will look into the matter which has been highlighted by the Chairman of the Standing Committee on Railways, Shri Basu Deb Acharia.

~~Thank you very much; Jai Jagannath.~~

~~(ends)~~

~~1704 hours~~

SHRI PRABODH PANDA (MIDNAPORE): Sir, I stand to support the Demand for Supplementary Grant of the Railways. In fact, this is not a discussion on the full Railway Budget. Therefore, the scope is very limited. However, I would take this opportunity to raise some important points. I want to draw the attention of the hon. Railway Minister and the Railway Ministry to these points so that the Ministry can think over it and take proper initiatives to resolve the issues[R33].

~~(p3/1705/kmr/asa~~[KMR34]~~)~~

At the outset, I must congratulate the very dynamic Minister of Railways. Many good words have been spoken here about him and I associate myself with them. Indian Railways have emerged as a profit-making entity from a loss-making entity. It is notable that Railways have embarked upon a number of initiatives like public-private partnership, Special Purpose Vehicle, Rail Vikas Nigam Limited, and so on and so forth. However, even after such remarkable achievements, the Railways could not draw a perspective plan for expansion of railway network in a holistic way.

Sir, I would like to invite the attention of the hon. Railway Minister to this but he is very busy with other matters. … (*Interruptions*)

The major challenge facing Indian Railways is to arrange funds for about 60 projects sanctioned on socio-economic considerations. To implement these projects, new scheme called Remote Area Rail Sampark Yojana envisaging an investment of about Rs.20,000 crore in a period of five years was announced by the Minister himself in the Interim Rail Budget 2004-05. But, till date no funding arrangement has been made. These projects are to be taken up especially in hill, tribal and backward areas. This is the major challenge facing the Railways today. But nothing has been done so far. No funding has been made. A meagre amount of Rs.3 crore has been allocated for four projects that have been declared as national projects.

I come to the growth aspect now. This is already mentioned by hon. Member Shri Brahmananda Panda. A number of big industrial units are coming up in different sectors like iron and steel, cement, thermal power, etc. To match the growth of these industries, additional wagons are needed. Non-availability of wagons in adequate numbers is causing problems.

MEMU and DMU trains cover long distances. We have raised this matter in this august House several times in the past[KMR35].

~~(q3/1710/spr/hcb[s36])~~

I had a talk with the hon. Minister in this regard. I have even raised this matter in different forums. MEMU and EMU trains which ply for long distance of over three hours should have the provision of toilet facilities. This has not yet been done. This is related to the passenger amenities. … (*Interruptions*) I am not talking about carpets but toilets. Regarding time-table, about the running trains which are rescheduled, passengers are facing inconvenience as the same has been given effect to in the time-tables. … (*Interruptions*) I am only reading the points.

A request has been made about inviting the representations of people and passengers of different Forums to the meeting for giving their suggestions but the same has not been done. The catering policy of IRCTC should be reviewed.

Railways have projected the rolling stock to be acquired during the Tenth Plan period as 9,160 coaches and 17,043 EMUs. In the first year, it could acquire only 5,957 coaches and 397 EMUs. … (*Interruptions*) What was the requirement of diesel locomotives and how far it is being met? The lapses are there.

About staff strength, I would say that a large number of vacancies, specially in Group `C' and `D' posts is there in the Production Unit and open lines of the Railways. Norms are such that only one out of three is going to be filled up. If that is the case, how is it to be done? The hon. Minister is well known about the recruitment of the Gang man in Kharagpur Division. This problem has not yet been solved till date. I would like to draw his attention to this and I hope the same would be solved as early as possible.

Regarding passenger fare hike, it is true that passenger fare hike has not been done so far but with the upgradation of Express Trains, passengers of the Express Trains have to pay more. Not only that, a new thing has been introduced recently, that is, if any passenger wants to purchase a ticket in a particular station, he has to pay more money. If a passenger wants to purchase ticket from other stations to his destination, he has to pay more money. This new instruction has come from the Railways. If a passenger has to purchase tickets from a nearer station, then, he has to pay more for that. I would urge the hon. Minister to withdraw this instruction.

Some social commitment is required from the Railways. Railways are the largest public utility sector. So far as bus stands, cultural institutions, sports stadiums, schools, etc. are concerned, Railways should provide suitable lands without charging anything to these institutions.

I would like to once again request the hon. Minister as he himself noticed as to what happened in Kharagpur Division. He noticed that Rajdhani and other trains are plying on a single line in Kharagpur Division. Doubling of this Division is required. Particularly, doubling of line from Kharagpur to Midnapur *via* Giri Maidan is required. A second railway bridge on River Kasai is also very much required.

In the coming Railway Budget, I hope, the Railway Minister would incorporate all the points mentioned by me in my speech. With these words, I support the Supplementary Demands for Grants of Railways.

~~(ends)~~

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : माननीय सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी के द्वारा प्रस्तुत रेलवे के पूरक बजट का समर्थन करता हूं, क्योंकि आपने उधमपुर, श्रीनगर, बारामूला परियोजना को सर्वोच्च स्थान दिया है। काश्मीर भारत माता का मुकूट है, इसलिए काश्मीर को शेा भारत से जोड़ना अत्यंत आवश्यक है। आपने इसे सर्वोच्च प्राथमिकता प्रदान की है, यह राट्रीयता की दृटि से अत्यंत महत्वपूर्ण है, इसलिए मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद देता हूं। यह सही है - " बुलबुल की जिन्दगी है चमन की बहार पर और हिन्दुस्तान की जिन्दगी है रेलवे की रफ्तार पर।" आप रेलवे की रफ्तार को बनाए रखने के लिए निरंतर प्रयत्नशील हैं, इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं। रेल मेल भी कराता है।...(<u>व्यवधान</u>)

<u>17.17 hrs.</u> (Shrimati Krishna Tirath in the Chair)

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी का ध्यान इस तरफ आकर्ति कराना चाहूंगा, पिछले दिनों जैसे मुंबई उ पनगरीय रेलवे के ऊपर आतंकवादियों का आक्रमण हुआ और आप वहां एकदम पहुंचे तथा वहां सारी स्थिति को देखा। अब आगे ऐसी घटनाएं रेलवे के प्रिमिसेस में न हों, रेलवे यात्रियों की निरंतर सुरक्षा होती रहे, इसके लिए क्या कदम उठाए गए हैं? इसके बारे में अगर उत्तर देते समय जानकारी दे सकें तो आपकी बड़ी कृपा होगी। आपने पिछले बजट में बहुत सी नयी रेलें चलाने और नये फेरे बढाने की

घोाणा की थी। आपने फेरे तो ज्यादातर के बढ़ा दिए हैं, लेकिन नयी रेलों की जो घोाणा की थी, उनमें से कुछ गाड़ियां चली हैं, कुछ नहीं चली हैं।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी को याद दिलाना चाहूंगा कि पिछले बजट में आपने देशभर के अंदर जिन नयी रेलों की शुरुआत करने की घोाणा की है, कृपया उन्हें चलवाने की कृपा करें और जो ट्रेनें चलवा दी हैं, उनके लिए बहुत-बहुत धन्यवाद। मंत्री जी, आप अभी अजमेर शरीफ होकर आए हैं और आपने बिहार से भी काफी गाड़ियों को जोड़ा है तथा आप झारखंड राज्य से भी जोड़ने वाले हैं। किशनगंज और यशवंतपुर बैंगलौर वाली गाड़ी भी शायद आप जल्दी चलवाने वाले हैं। आपने लाखों लोगों की इच्छा का ध्यान करते हुए एवं उनका आदर करते हुए तीर्थ की दृटि से अहमदाबाद-दिल्ली मेल को हरिद्वार तक पहुंचा दिया, लेकिन आपने जनरल कोच के दो डिब्बे कम कर दिए, परिणामस्वरूप जो आम जनता और गरीब आदमी तीर्थ यात्रा के लिए जाना चाहता था या दिल्ली तक ही पहले आता था, वह दो कोच दिल्ली मेल में कम हो गए, जो डाक मेल वैन थी, उसे भी कम कर दिया, उसकी जगह एसएलआर दे दिया। इसलिए डाकियों को डाक छांटने में दिक्कत हो रही है। दिल्ली-अहमदाबाद के बारे में आप जानते ही हैं, गुजरात, राजस्थान, हरियाणा, दिल्ली और हरिद्वार तक कितने राज्यों को मिलाता है, इसलिए आप ये दोनों कोच जुड़वा दें और जो डाक मेल वेन है, उसे भी दिल्ली मेल में वापस जुड़वाएं। मान्यवर, बहुत आग्रह करने पर अजमेर की जनता की भावनाओं का आदर करते हुए आपने पूजा एक्सप्रैस जम्मू-तवी, जो जयपुर चलती थी, उसे अजमेर तक बढाने का निश्चय किया है। पहले जो लिंक एक्सप्रैस अजमेर को जयपुर और पूजा से जोड़ने के लिए चलती थी, उसे आपने अजमेर तक पहुंचा दिया है, इसके लिए अजमेर की जनता आपके प्रति आभार व्यक्त करती है। पुकर हिन्दुओं का बहुत बड़ा तीर्थ है।...(व्यवधान)

सभापति महोदया : क्या आप भी तीर्थ पर जा रहे हैं?

प्रो. रासा सिंह रावत : वहां लाखों लोग जाते हैं। अजमेर, पुकर बड़ी लाईन का काम तीन साल से स्वीकृत हुआ पड़ा है। वहां काम चल भी रहा है, लेकिन वह बड़ी धीमी गति से चल रहा है। आप संवेदनशील हैं और आप तीर्थों की यात्रा भी काफी कर रहे हैं, इसलिए मेरी प्रार्थना है कि पुकर तीर्थ तक वह बड़ी लाईन जल्दी जोड़ी जाए और पुकर को आगे मेढ़ता से जोड़ें ताकि पश्चिमी राजस्थान भी अजमेर से सीधा जुड़ जाए। आप अजमेर, पुकर को सर्वोच्च प्राथमिकता दें। आपने बांदीकुई-आगर को ब्रोडगेज में बदल दिया, लेकिन पहले आगरा फोर्ट से अहमदाबाद, वाया जयपुर, अजमेर एक गाड़ी चलती थी और वह बहुत लोकप्रिय गाड़ी थी तथा जनता के लिए सुविधाजनक गाड़ी थी। आपने अब जयपुर को आगरा से जोड़ दिया, वहां गाड़ी चला दी, लेकिन अजमेर और आगरा, ये सब महत्वपूर्ण केन्द्र हैं, उन्हें अभी नहीं जोड़ा है।

सभापति महोदया, मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से प्रार्थना करूंगा कि आगरा को अजमेर, अहमदाबाद, पहले जो गाड़ी मीटरगेज चलती थी, आगरा फोर्ट, अहमदाबाद, वाया जयपुर, अजमेर, वह गाड़ी वापस चलाई जाए। यह गाड़ी बहुत से लोगों के लिए अच्छी रहेगी। अजमेर, भीलवाड़ा, चित्तौड़ मीटरगेज को ब्रोडगेज में आप बदल रहे हैं, वह काम शीघ्र पूरा हो तो आपकी बड़ी कृपा होगी और उससे उदयपुर सीधा जुड़ जाएगा, अभी उदयपुर तक की रेलवे लाईन बंद है, इधर से भी चित्तौड़, कोटा होकर जाती है, लेकिन अभी अजमेर होकर केवल चित्तौड़ तक ही जा पा रही है।

क्योंकि आगे ब्रांडगेज है। चित्तौड़गढ़ से अजमेर जाने के लिए रेलवे लाइन को मीटरगेज से ब्रॉडगेज में जल्दी बदला जाए। मैं एक प्रार्थना और करना चाहता हूं कि नीमच और रतलाम के बीच में जो मीटरगेज का एक टुकड़ा रह गया है, वह भी ब्रॉडगेज में जल्दी बदला जाए जिससे रतलाम सीधा अजमेर से जुड़ जाए। इससे रतलाम से आने वाले जायरीन और तीर्थयात्रियों की सुविधा और बढ़ जाएगी।

मैडम, किशनगढ़, एशिया की मारबल की सबसे बड़ी मंडी है। वहां किशनगढ़ स्टेशन के पास रूपनगढ़ रोड़ पर एक ओवरब्रिज बनना था। उसके निर्माण के लिए राजस्थान सरकार ने आधा पैसा देना मंजूर कर लिया और स्वीकृति भी भेज दी। मारबल एसोसिएशन ने भी अपनी ओर से 2 करोड़ रुपए स्वीकृत कर के भेज दिए, लेकिन रेलवे को जो पैसा देना है, वह उसने अभी तक

मंजूर नहीं किया है। मैंने इस अनुपूरक बजट की किताब में आंखें गड़ा-गड़ा कर देखा, लेकिन मुझे किशनगढ़-रूपनगढ़ रोड ओवरब्रिज के लिए पैसे का प्रावधान कहीं नजर नहीं आया। इसमें उसके बारे में कहीं भी कोई उल्लेख नहीं है। ...(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : काम हो रहा है। जब मैं अजमेर गया था तब मैंने देखा था वहां वह बहुत महत्पूर्ण ब्रिज बन रहा था। उसे हम नीचे डैप्थ में बना रहे हैं। आपके यहां काम हो रहा है। पता नहीं आपने क्यों नहीं देखा। जिन प्रोजैक्ट पर काम हो रहा है, उनका जिक्र हम सप्लीमेंट्री डिमांड फॉर ग्रांट में नहीं करते हैं क्योंकि काम तो हो रहा है।

प्रो. रासा सिंह रावत : मान्यवर, इसमें उसका कहीं जिक्र नहीं है। अनुपूरक बजट में उस ओवरब्रिज का नाम आना चाहिए था। कहीं ऐसा न हो कि वह रह जाए। वहां मारबल की एशिया की सबसे बड़ी मंडी है। इसलिए उस पुल को शीघ्र बना दिया जाए, तो आपकी बड़ी कृपा होगी।

मैं आपके माध्यम से जानना चाहूंगा कि जो पश्चिमी कौरीडोर, दिल्ली से मुम्बई तक बनने वाला था, उसकी क्या प्रगति है। वैसे तो माननीय लालू प्रसाद जी ने बीच का रास्ता अपनाकर के और रेलवे को युक्तिसंगत बना कर के 10 हजार करोड़ रुपए का लाभ रेलवे को दिया है और 20 हजार करोड़ रुपए के लिए प्रयास कर रहे हैं, लेकिन यह एक सच्चाई है कि यात्री किराए में रेलवे अभी भी घाटे में चल रही है। मालभाड़े में जरूर वृद्धि हुई है और रेलवे को जरूर लाभ हो रहा है, लेकिन क्रॉस सब्सिडी देकर यात्री भाड़े का निपटारा किया जा रहा है। आपने यात्री भाड़ा नहीं बढ़ाया। युक्तिसंगत के नाम पर रेलवे को लाभ में तो पहुंचा दिया। इसके लिए आप बधाई के पात्र हैं, लेकिन लेखा परीक्षा रिपोर्ट जो कहती है, वह मैं उद्धृत करना चाहूंगा-

> "रेलवे की इस बात के लिए आलोचना की गई है कि वर्ा 2001-02 में रेल भाड़े में बढ़ोत्तरी की विभिन्न सिफारिशों को लागू नहीं किया गया है। इसके कारण उसे 2250 करोड़ रुपए की हानि हुई है।"

मैं समझता हूं कि इस तरफ आपका ध्यान जरूर जाएगा। यह कटु सत्य है कि यात्रियों की सुविधाओं में कटौती हो रही है। यात्री-सुविधाओं का निजीकरण हो रहा है। हम रेलवे में जब सफर करते हैं, तो देखते हैं कि पहले बैड-रोल देने वाले रेलवे के कर्मचारी होते थे, लेकिन अब प्राइवेट लोगों द्वारा बैड-रोल की सप्लाई की जा रही है। इस प्रकार हम देखते हैं कि यात्रियों की रेल सुविधाओं में कटौती हो रही है। संसद की स्थाई समिति ने भी कहा है कि रेलवे का विस्तार, विकास और आधुनिकीकरण किया जाए ताकि भारत की अर्थव्यवस्था के विकास के साथ रेलवे भी चल सके। उसने ऑब्जर्व किया है कि बिना औचित्य के कई परियोजनाएं शुरू कर दी गईं और थोड़ा निवेश कर दिया गया, लेकिन बाद में उन्हें बीच में छोड़ दिया गया। परिणाम स्वरूप जितना निवेश किया गया था, वह बर्बाद हो रहा है। इसलिए मेरा आपके माध्यम से मंत्री जी से अनुरोध है कि जो पुरानी अपूर्ण परियोजनाएं हैं, उन्हें पूरा किया जाए और उन्हें आधी तीतर और आधी बटेर की तरह नहीं छोड़ा जाना चाहिए। ऐसी योजनाओं को या तो पूर्णतः बन्द कर देना चाहिए या फिर उन्हें पूर्ण किया जाना चाहिए ताकि जो धन खर्च हुआ है उसका सदुपयोग हो सके। इससे जहां लोगों को रेल की सुविधा मिलगी वहीं धन की बर्बादी भी रुकेगी। ...(व्यवधान)

श्री लालू प्रसाद : आप यदि आसन ग्रहण करें, तो हम आपका काम करने का मन बनाएं।

सभापति महोदया : प्रो. रासा सिंह रावत जी, आप कृपया अपना स्थान ग्रहण कीजिए।

प्रो. रासा सिंह रावत : सभापति महोदया, मैं एक-दो निवेदन कर के अपना स्थान ग्रहण करना चाहूंगा। मेरा निवेदन है कि रेलवे की आधारभूत सुविधाओं में वृद्धि होनी चाहिए। रेल यात्रियों की सुविधाएं, रेल की अर्थव्यवस्था एवं रेल यातायात के अनुरूप नहीं बढ़ पा रही हैं। इसलिए मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से प्रार्थना करना चाहूंगा कि रेलवे की आधारभूत सुविधाओं में वृद्धि होनी चाहिए।

महोदया, राजस्थान क्षेत्रफल की दृटि से देश का सबसे बड़ा राज्य है, लेकिन रेल की दृटि से पिछड़ा हुआ है। शेखावटी में अभी तक बड़ी रेलवे लाइन नहीं पहुंची है। आपने कई एक्सप्रेस ट्रैनों को सुपरफास्ट कर दिया है, लेकिन उनके किराए भी बढ़ा दिए हैं लेकिन उसकी स्थिति पहले जैसी ही है। इन बढ़े हुए किरायों को वापस लेने का कट करें। इसके साथ ही मेरी मंत्री जी से प्रार्थना है कि किशनगढ़ में संगमरमर की मण्डी में रेलवे ओवरब्रिज बनाने की स्वीक्रति प्रदान करें। इसके अलावा ब्यावर शहर एक लाख की आबादी वाला शहर है। मेरी मंत्री जी से विनती है कि यहां पर आश्रम एक्सप्रैस का दो मिनट का स्टापैज दो महीने के लिए देकर देख लें, यदि इस गाड़ी के स्टापैज से लाभ हो तभी इसे कन्टीन्यू रखें अन्यथा इसे वापसे ले लें।

महोदया, आपने मुझे बोलने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। धन्यवाद। (इति) **श्री लालू प्रसाद** : पहले आप बजट का समर्थन तो करें।

प्रो. रासा सिंह रावत : महोदया, मैंने बजट का समर्थन किया है।

~~1726 hours~~

SHRI ADHIR CHOWDHURY (BERHAMPORE, WEST BENGAL): Madam, I rise to support unequivocally the Supplementary Demands for Grants proposed by the hon. Minister of Railways, Shri Lalu Prasad. Further, I am goaded to join the praise Shri Lalu, praise ~~value ban~~Shri Velu "banddwagon" because over the years they have been performing exceedingly well which deserves~~s~~ to be praised lavishly.

The year 2006 has been dedicated by the Railways as a year of the service to the passengers with a smile. But what we have been experiencing in our Railway sector is still haunting our memory. The horrendous episode of Mumbai blasts is still haunting our memory. We are yet to overcome these horrid situations. Therefore, apart from all this, I must draw the attention of the hon. Minister to prepare a road map so that this kind of terrorist and subversive ~~attack~~activitie~~s~~s could be ~~avoided because~~averted as it is perceived that Railways are very much vulnerable to any kind of subversion be it propelled by foreign terrorists or by domestic insurgents. The entire Railway are existing on a vast expanse of land where it is really next to impossible to provide security to the entire network. Therefore, for the safety and security of the passengers and not only passengers but our freight movement also, anti-subversion measures must be adopted in consultation with various experts.

The odyssey of Indian Railways set out in the year 1853 from Boribunder to Thane which was merely 34 kilometres. Now, as on 31.3.2005, the Railways network has been expanded to 63,465 kilometres[r37]. The Indian Railways are a synopsis of secular fabric of our nation. The panorama of India exists on its track.

श्री लालू प्रसाद : आप अपनी कांस्टीट्वेंसी की बात करिये।

श्री अधीर चौधरी : हां-हां, बात करेंगे। लालू जी, आपकी थोड़ी सराहना कर लें। अगर रेल के ऊपर चर्चा हो और लालू जी की सराहना न करूं तो यह मेरे लिए बहुत अन्याय होगा। जैसा आपने अपने भााण के शुरूआत में कहा कि सावन खत्म हो गया, भादों आने वाला है और आगे हथिया बरसेगा। हम लोग भी ऐसा ही सोचते हैं। हमारी उम्मीद है कि इससे आने वाले दिनों में सिर्फ हथिया नहीं, बल्कि सोना बरसेगा। हम लोग चाहते हैं कि लालू जी और वेलू जी जैसे रेल मंत्री होते हुए इंडियन रेलवेज़ की तरक्की होती रहेगी। लालू जी यह साबित कर चुके हैं कि बैलगाड़ी से लेकर रेलगाड़ी तक लालू जी एक बेमिसाल नमूने की तरह उभरकर आ रहे हैं। यह हम सब लोगों के लिए एक बड़े उत्साह की बात है।

I must appreciate the hon. Minister that he has realised the longstanding dream of the people of my district, Murshidabad and the adjoining districts of Nadia and Birbhum by offering a sum which was required to construct a bridge at Mashipur-Azimganj across the river Bhagirathi. However, I would request him to expedite the job as it has been dilly-dallying for various reasons which need to be sorted out as early as possible.

The hon. Minister is well aware that Murshidabad is recognised as a backward district. Lakhs of people from that area used to travel to Southern India for medical treatment. But there is no direct train facility available between that region and Southern India. So, I would request the hon. Minister to consider my proposal by providing a train from Malda to Chennai so that the hapless patients will get an opportunity for being treated there.

Secondly, you are well aware that lakhs of people who are native of Bihar are eking out their livelihood in West Bengal. In my district and also adjoining districts, there is a huge concentration of people native of Bihar. But there is no good train available from Bihar to Murshidabad or Nadia or Birbhum. Therefore, the Bihari people living in those areas are facing severe inconvenience while travelling to their home districts or home State. I would request the hon. Minister to consider this proposal also.

Madam, I would draw the attention of the Railway Ministry to its turnaround which they have demonstrated in recent years. But still over-aged rolling stocks are running on this system. Still, safety measures are to be fulfilled. Special Railway Safety Fund amounting to Rs. 17,000 crore has been proposed to be available for a span of six years since the inception of the Railway Safety Fund so that all outstanding works and arrears in terms of rolling stock, rehabilitation, etc. will be completed[bru38].

May I know from the hon. Minister whether the arrears which were promised to be accomplished have been done or not? … (*Interruptions*)

The Hon. Minister is well aware of the problems of my district because he had visited my district already. There is no fast passenger train plying between Kolkata and Murshidabad during the morning hour. I made one proposal to the hon. Minister regarding this. Murshidabad district is situated on the borders of Bangladesh. Everyday thousands of poor people used to travel to Kolkata for their livelihood. But there is no fast passenger train plying between Kolkata and Lalgola in the morning session.

Therefore, I urge upon the hon. Minister to consider this proposal because hundreds of people are suffering due to the absence of fast passenger train in the morning hour from Kolkata. The hon. Minister is very sensitive to the needs of our State, West Bengal. He has already taken a slew of measures and programmes for development of railway in our State. Therefore, I am going to be a bit indulgent to ask him some more. It is a very small proposal. That is, a fast passenger train be run between Kolkata and Sealdah in the morning time.

SHRI LONAPPAN NAMBADAN (MUKUNDAPURAM): Sir, I support this supplementary demand for grants. This Railway Budget has conspicuously neglected the southern most state of our country, that is, Kerala. We strongly oppose the non acceptance, of some of our urgent demands, like railway zone, electrification, doubling of railway tracks, gage conversion, and also allotting new tracks for Kerala.

We are now in the neglected zone, New trains from metros of Bangalore, Chennai, Mumbai and Delhi to Kerala, need to be allotted. Also additional coaches should be added to the existing trains.Kerala is today known world wide as God's own country. Therefore, to encourage the tourists and also make their journey to Kerala comfortable it is mandatory that tracks from various centers of the country to Kerala are allotted. Kerala is also the land of cultural pageants and water sports and festivals. Thousand of foreign tourists are coming to our state to take part in the Nehru trophy boat race, that will be held shortly.

The Puram festival of Trichur is also know world wide now. The amount earmarked for the project of doubling railway tracks are pitiably insufficient. Due to this, the work of doubling railway tracks are progressing at snail's pace. Though it is years since the work began, the work remains incomplete.

The work of doubling the track from Ernakulam to KayamKulam via Kottayam remains incomplete till date. If the state of affairs continue as they are, this project will not be completed in another five years. Same is the case with, the doubling of track work in the Ernakulam railway route via. Alleppey to Kayamkulam. So, unless the work of doubling the tracks on these two important routes for Kerala are completed we cannot say that the railway ministry has done justice to our state. Adequate funds to complete these two routes should be

---

*English translation of the speech originally delivered in Malayalam

allocated immediately, Steps should be taken to start the new railway line from Kottayam to Kumuli, Also the new line to Thiruvanathapuram via Chengannur, Punaloor, Nedumangad should be allotted.

A new railway line, via Adoor, Kottarakara to Thiruvanantha Puram too should be sanctioned. Work on the new track from Angamali to Sabarimala should start immediately. Railway crossings adversely affect the free movement of vehicles in Kerala. Many national highways, do not have over bridges, and therefore the people encounter severe traffic jams, sometimes even for hours together.

The construction of these over bridges have also been officially sanctioned, but so far they have not been implemented. So I will urge, the ministry, to give priority and with utmost urgency take steps to complete the construction of over bridges. In my constituency, which is Mukundapuram, the work of

ten over bridges where sanctioned. Out of these Chalakuddi, Irigalakkuda, over bridges have been completed and is now open for traffic. But the work of Angumali and Koratti over bridges have been left incomplete for years. The work on these bridges should be completed on urgent basis.

Also work on Nandikara, Aloor, Vellanchira, Divine Nagar, Puliyanam and Nedumpasheri over bridges, should start immediately. The work on Chalakudi underpass should begin, immediately. The subway for Kallettumkara should be constructed immediately. There should be ticket reservation facility and computerization in the Eringalakuda railway station. I would urge the ministry to upgrade the facilities of Koratti and Nellai railway stations. Trains should stop at Koratti and Nellai.

Sir, the situation of railway stations in our state are really poor. In several railway stations, the construction of platforms has not been completed. There are no foot over bridges to link the different platforms. Due to this, instances of accidents are increasing. There are stations which do not have urinals, toilets, and resting room. Drinking water should be made available where even this basic facility is not provide.

Those who are more than 50% physically handicapped and also the blind, the deaf, and dumb should be provided free travel facilities. Those who are 100% physically handicapped should be permitted to take an helper with them free of cost. Senior citizens should get a concession of 75% and those above 70 years should be allowed to take a helper with them free of cost. The concessions for students should be increased.

Facilities to transport dead bodies free of cost should be allowed and two co-passengers should be permitted free travel with dead body. All the 29 Members of Parliament of Kerala support this UPA Government therefore the Railway Ministers Shri Lalu Ji, Velu Ji, and Balu Ji should sincerely pay attention to development of railway and highways in our state. You should remember all other state except Bihar and TamilNadu have opposed the Railway Budget. So such imbalance and discriminatory policies of the UPA Government will encourage the feelings of separatism and secession among the people of India. Ministers should have a nationalistic out look. You should not degenerate as partisan Ministers you have to protect the unity of our country, by being impartial.

श्री शैलेन्द्र कुमार (चायल) : माननीय सभापति महोदया, आपने मुझे रेल की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर बोलने का मौका दिया, इसके लिए मैं आपका आभारी हूं। हिन्दुस्तान की रेल दुनिया में तीसरे नम्बर पर है। माननीय मंत्री लालू प्रसाद यादव जी उसे नम्बर एक पर बनाने की चेटा कर रहे हैं। ऊपर वाला माननीय मंत्री जी के प्रयासों को सफल करे, यही कामना करता हूं और अनुपूरक मांगों का पूरजोर समर्थन करता हूं। माननीय मंत्री जी डायनमिक प्राइसिंग पॉलिसी पर अमल करने के लिए प्रयासरत हैं और लोकप्रि ाय ट्रेनों के किराए में छूट देने को तैयार हैं। किराए में बढ़ोतरी के लिए प्रयास नहीं हो रहा है, यह बहुत अच्छी बात है। मंत्री जी यूरोप देशों में ब्रिटेन, फ्रांस, इटली, आस्ट्रिया और जर्मन होकर आए हैं। मेरे ख्याल से इससे रेलवे की सुविधा और विकास में बेहतर बढ़ोतरी होगी। रेलवे के माल भाड़े में भी बढ़ोतरी हुई है। इस वित्तीय वर्ा के दो माह में माल भाड़े ने ऊंची छलांग लगाई है। रेलवे की 6687.18 करोड़ रुपये की जो कमाई हुई है, वह बहुत ही सराहनीय है। लो कॉस्ट एयर लाइंस से मुकाबला करने के लिए रेलवे मंत्री जी के प्र

ायास से प्रगतिशील है। इसके लिए भी मैं मंत्री जी को बधाई देना चाहूंगा। मंत्री जी ने किरायों में 10 से 30 प्रतिशत की कटौती करने की जो घोाणा की है, वह भी सराहनीय है। ए.सी. फर्स्ट क्लास में 18 परसेंट और ए.सी सैकिंड क्लास में 10 प्रतिशत कटौती करने की बात कही गयी है। मेरे ख्याल से इससे रेलवे को और भी फायदा मिलेगा। सभी रेलगाड़ियों का बिजलीकरण करके चलाने की जो योजना है, वह भी सराहनीय है।

सभापति महोदया, आपने देखा होगा कि डीजल के दामों में वृद्धि के बावजूद भी रेल किराये में वृद्धि नहीं हुई। यह भी एक सराहनीय कार्य है। रेलवे का निजीकरण न करने का प्रयास भी माननीय मंत्री जी ने किया है। उसके लिए भी वे बधाई के पात्र हैं। दूसरी बात यह है कि रेलवे की कमाई बढ़ाने के लिए मंत्री जी 41 बजट होटलों में फाइव स्टार के बराबर सुविधा देने के लिए तैयार हैं। मैं चाहूंगा कि इलाहाबाद जो आजादी का मुख्य केन्द्र बिन्दू रहा है, वहां 41 बजट होटल को सम्मिलित किया जाये। अभी जैसे हमारे सम्मानीय सदस्य श्री रेवती रमन सिंह ने कहा कि वहां अर्द्ध कुम्भ लगने वाला है। वहां 60 से 70 लाख के करीब विदेशी सैलानी आते हैं। इससे रेलवे को बहुत बड़ा फायदा मिलेगा।

सभापति महोदया, यात्री माल ढुलाई लागत घटाने की जुगत में रेलवे है। मेरे ख्याल से यह बहुत अच्छी बात है लेकिन लेखा परीक्षक की जो रिपोर्ट रेल भाड़े के बारे में आई है, उसमें उन्होंने रेल भाड़ा न बढ़ाने की वजह से हुए घाटे पर रेलवे की आलोचना की है। मैं समझता हूं कि रेल मंत्री जी उसकी भी भरपाई करेंगे।

मैं अपने निर्वाचन क्षेत्र की दो-तीन बातें रखकर अपनी बात समाप्त करूंगा। हमारे यहां राट्रीय सम विकास योजना के तहत 12 करोड़ रुपये की लागत से फ्लाई ओवर बनाने का प्रस्ताव है। इसके लिए पैसा भी आ गया था लेकिन रेलवे डिपार्टमैंट ने कहा कि 25 लाख रुपये सरचार्ज देना पड़ेगा। अब बड़ी मुश्किल से हमने 12 करोड़ रुपये का प्रावधान राट्रीय सम विकास योजना से किया है। अगर 25 लाख रुपये हम उसमें से आपको दे देंगे, तो फ्लाई ओवर कहां से बनेगा ? मेरे ख्याल से माननीय मंत्री जी का प्रयास है कि रेलवे प्रगति करे, विकास करे। मैं चाहूंगा कि माननीय मंत्री जी इस सरचार्ज को माफ करें, तो रेलवे की प्रगति में चार चांद लगेंगे।

तीसरी बात यह है कि एनसीआर का मेन कार्यालय मेरे निर्वाचन क्षेत्र में बन रहा है। यह मेरे लिए सौभाग्य की बात है। लेकिन मेरे निर्वाचन क्षेत्र में मुंडेरा गांव है, अगर उस गांव का आप पानी बंद कर देंगे तो मेरे ख्याल से गांव डूब जायेगा। हमारी मांग है कि एनसीआर के पानी के साथ उस गांव का भी पानी जाने दें तो बहुत अच्छी बात होगी।

मैं मंत्री जी का ध्यान आकर्ति करना चाहूंगा कि मेरे निर्वाचन क्षेत्र का नवसृर्जित जनपद कौशाम्बी है। वहां अभी मुख्य स्टेशन का चयन हुआ नहीं है। मेरे ख्याल से भवारी और सराती को चयनित करके वहां अच्छी गाडियां का ठहराव किया जाये। यह इसलिए जरूरी है क्योंकि वह मध्य प्रदेश और उत्तर प्रदेश को जोड़ने वाला जनपद है। साथ ही साथ गौतम बुद्ध ने वहां पर 12 वर्ा तक वास किया था। वह राजा उदयन की राजधानी है और जैन मुनियों का तपस्वीस्थल है। इसी के साथ-साथ कड़ा में शीतला मां का मंदिर भी है। भगवान पुरुोतम राम जी ने कुरई घाट जो मेरे जनपद में आता है और संदीपन घाट जैसे तमाम ऐसे घाट हैं, जो ऐतिहासिक और धार्मिक मायनों में काफी महत्व रखते हैं। मुगलों के शासन की गाथा भी कड़ा स्थान गाती है। मैं चाहूंगा कि मुख्य रेल वे जंक्शन स्टेशन बनाकर वहा अच्छी ट्रेनों का ठहराव करें। इन्हीं बातों के साथ मैं अपनी बात समाप्त करते हुए अनुपूरक रेल बजट का समर्थन करता हूं।

SHRI K. FRANCIS GEORGE (IDUKKI): Madam Chairperson, I rise to support the Supplementary Demands for Grants sought by the Railway Minister in this House.

Madam, India is a country with the largest railway network in the world. But many of the areas in our large country are yet to be serviced by the Railways. I will restrict myself to problems being faced by my State Kerala and also to problems that are being faced by my constituency due to paucity of time[k39].

In [Rs40]Kerala, as my colleagues here had earlier mentioned, doubling and electrification works, that are on-going, have to be expedited and completed on a war-footing.

Two new lines, that is, Angamaly-Sabari Railway was meant to connect all the pilgrim centres in Kerala State. The main purpose was to cater to the pilgrims, who annually visit the Sabarimala Shrine, which is one of the most important pilgrim centres in our country. The Angamaly-Sabari line, which is supposed to cost about Rs. 650 crore, has really not taken off. All the formalities are over, to the best of my knowledge, but land acquisition work onwards is yet to take off. So, more funds have to be provided for this work. For this particular line to cater to the needs of the passengers throughout the year and also to be economically viable, this line has to be connected to the Trivandrum line via Rammi Pathanamthitta and Punalur.

In Kerala, as we know, the coastal belt is the only area where we have railway line. Most of the midland and the hilly areas are still untouched by rail. One of the projects, that is, Madurai-Kottayam 250 kms. broad gauge line, the survey of which was supposed to be over last year, is yet to be started. I do not know what is the state of affairs as far as even the survey is concerned. Now, the engineering survey has to be completed. This particular line will definitely cater to the high ranges of Kerala yet untouched by the Railways . This particular line has got great potential as far as trade and tourism are concerned. I earnestly request the hon. Railway Minister to particularly concentrate, after completing all the on-going works, on Angamaly-Sabari Railway Line and Madurai-Kottayam Railway Line. These two lines, which need a lot of money, can be taken up on the model of Konkan Railway.

In fact, Madam, when we first gave the representation for Angamaly-Sabari line to the then hon. Railway Minister, Shri George Fernandes, he had promised to take it up on the model of Konkan Railway, forming a corporation like Konkan Railway Corporation during the time of former Prime Minister Shri V.P. Singh. But then that Government fell and afterwards this particular project has been languishing. I would request the hon. Railway Minister to form a separate corporation on the model of Konkan Railway Corporation to take up these two lines.

Madam, we have started Computerised Reservation Centres in all the district Headquarters in the country and I should congratulate the hon. Railway Minister for this. But the state of affairs of these centres is very bad. I can cite the example of my constituency Headquarters of Idukki District of Kerala. The Computerised Reservation Centre does not function properly. I had mentioned it to hon. Railway Minister of State, Shri Velu. I am grateful to him that he immediately contacted the Divisional Railway Manager and the centre has opened again. But it should continue functioning. That is what my request is.

Madam, there are several Railway out-agencies. Many of the out-agencies are not allowed with required amount of tickets connected with all the services. What is the point in having a Railway out-agency without allowing them to issue tickets connecting all the train services in a particular State? Madam, in a district or in a place where there is no Railway station or where it is so far away from a

station, these out-agencies' reservation centres serve and help the people. If you do not allow enough quota what is the point in having an out-agency service there[Rs41]?

Take for example Kumali in Idukki district of Kerala. … (*Interruptions*) There is not even an inch of railway line in my constituency. I know that in the foreseeable future it is not going to come also. … (*Interruptions*)

MADAM CHAIRMAN : Mr. George, please conclude your speech.

SHRI K. FRANCIS GEORGE : I am just concluding. When you introduce new trains in Kerala, please name at least one train after that particular area, either Idukki Express or High Range Express or Thekkady Express or Periyar Express. That area has high potential for tourism. If you name one or two trains after that particular area, that will help the tourism industry not only in Kerala but in the whole country. I would very humbly request the hon. Minister to consider these points and help us.

SHRI MADHUSUDAN MISTRY (SABARKANTHA): I support the Supplementary Demands of the Railway. I congratulate the Railway Minister Shri Lalu Prasad Ji for running his Ministry effectively.

Madam, Railway is India's life line. Millions of Passengers travel in railway trains every day. However, there are still areas which don't have trains facilities. The tribal areas of the country have least rail connection. Laying of Railway lines in these areas are differed because the is either lower or the minus. I demand that these (tribal) areas should be covered with the rail links.

Secondly, I have been demanding the 14KM rail track between Modasa and Shamalaji in Sabarkanta district falling in western railway zone. Sir, if Shamalaji - Modasa. Missing link of railway is commissioned, then it will open up a completely new routes between Delhi, Chittodgarh. Udaipur, Shamalji, Modasa, Anand, Vadodara and Mumbai. The laying of this 14 KM missing rail link will bring the prosperity in economic backward tribal regions of Rajasthan and Gujarat.

Madam, same way the gauge conversion between Ahmedabad Himmat Nagar- Udaipur need an urgent attention. I hope that you would take the gauge Conversion on this route as early as possible.

The Passenger facilities on railway station require an attention. Railway Station. The facilities of drinking water at Himmat Nagar, Idor, Khedbrahma. The lighting and refreshment facilities on the above stations and needed.

There are certain railway gates on Himmat Nagar, Udaipur railway route. The gates near Virawada railway station, one at near Lusadia railway station always remain close. They should keep open during the day.

---

* The speech was laid on the Table

मेरा यह भी निवेदन है कि मेरठ शहर से रेवाड़ी के लिए प्रतिदिन एक शटल गाड़ी चलती है, जिसमें इस समय 18 डिब्बे हैं। इस गाड़ी में लगभग 40 प्रतिशत लोग बगैर टिकट यात्रा करते हैं। वहीं दूसरी तरफ सवारियों की संख्या अधिक होने के कारण अनेक यात्रियों को छत पर बैठकर यात्रा पूरी करनी पड़ती है। इस कारण हर समय उनके जान-माल को खतरा बना रहता है। महोदय से करबद्ध प्रार्थना है कि यात्रियों की संख्या को देखते हुए इस शटल गाड़ी में डिब्बों की संख्या बढ़ाकर 20 कर दी जाए, यानी दो डिब्बे और जोड़ दिए जाएं।

इस गाड़ी में एक महिला डिब्बा भी चलता है, परन्तु सुरक्षा की दृटि से उसमें उचित व्यवस्था नहीं है। निवेदन है कि शटल गाड़ी में चलने वाला महिला डिब्बा गार्ड कोच के साथ होना चाहिए और उसमें महिला सिक्योरिटी भी दी जाए।

श्री गणेश सिंह (सतना) : सभापति महोदया, अगर आपकी अनुमति हो, तो मैं आगे आकर बोल सकता हूं।

सभापति महोदया : ठीक है।

श्री गणेश सिंह : सभापति महोदया, आज हम लोग रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा कर रहे हैं। भारतीय रेल निश्चित तौर पर दुनिया के अंदर काफी अच्छी रेल मानी जाती है और यह तीसरे स्थान पर है। लेकिन यह केवल एक दिन या एक साल के प्र यास से नहीं हुआ, बल्कि इसमें लगातार लम्बा प्रयास रहा है। उसका परिणाम है कि आज हम भारतीय रेल की प्रशंसा कर रहे हैं।

रेल मंत्री जी कुछ दिन पहले यूरोप गए थे। वहां जाकर उन्होंने नई तकनीक का पता लगाया। उन्होंने कहा कि हम रेलवे की बेहतरी के लिए काम करेंगे और भारतीय रेल को दुनिया में नम्बर वन बनाएंगे। मैं उनसे कहना चाहता हूं कि सिर्फ मैट्रोपोलिटिन शहरों में रेल का आवागमन ठीक हो जाए या कुछ महत्वपूर्ण रेलवे लाइनों पर चलने वाली गाड़ियां ठीक समय से चलने लगें, तो इसे सारे देश में रेलवे में सुधार हो गया, मैं ऐसा नहीं मानता। देश के अंदर ऐसे क्षेत्र हैं, जहां रेलवे में अत्यंत सुधार की जरूरत है। मैं कहना चाहता हूं कि रेलवे का विकास समान दृटि से हो और पिछड़े क्षेत्रों को प्राथमिकता मिलनी चाहिए, जो कि अभी तक नहीं मिली है। मैं रेलमंत्री जी को अपने क्षेत्र में आमंत्रित करता हूँ ।

रेल मंत्री जी ने जब रेल बजट पेश किया था तो कहा था, तब भी हमने कहा था कि मध्य प्रदेश की उपेक्षा हुई है। आज जब ये अनुपूरक मांगें सदन में प्रस्तुत हुई हैं, जिसके अंतर्गत 83 आइटम्स पर पैसा खर्च होना है, मैं कहूंगा कि फिर पक्षपातपूर्ण तरीके से उनका चयन हुआ है और हमारे क्षेत्र मध्य प्रदेश की उपेक्षा हुई है। हमारे प्रदेश में रेलवे का बहुत विकास और विस्तार करने की जरूरत है, जो कि पहले से ही महसूस की जाती रही है। लेकिन उसकी जान बूझकर अनदेखी की जा रही है ।

सभापति महोदया : गणेश सिंह जी, समय कम है इसलिए संक्षेप में अपनी बात समाप्त करें।

श्री गणेश सिंह : मैं संक्षेप में ही अपनी बात कहूंगा। मंत्री जी ने कहा है कि हम विद्युतीकरण के लिए पैसा दे रहे हैं, दोहरीकरण के लिए पैसा दे रहे हैं। मैं इस बात का समर्थन करता हूं। लेकिन हम लोग लम्बे समय से लगातार मांग करते रहे हैं कि हमारे क्षेत्र में कटनी से मानिकपुर और इलाहाबाद, मानिकपुर से झांसी रेल लाइन का दोहरीकरण नहीं हुआ है। जबकि छोटी-छोटी रेल लाइंस ि वद्युतीकरण में परिवर्तित हो गईं, लेकिन ये नहीं हुईं। इलाहाबाद से सतना की दूरी करीब 160 किलो मीटर है, जो कि साढ़े चार-पांच घंटे में पूरी होती है। मेरा निवेदन है कि इस लाइन को भी दोहरीकरण और विद्युतीकरण के काम में शामिल करना चाहिए। इसी तरह से 200 यात्री गाड़ियों को, आपने सुपरफास्ट बनाने की घोाणा की है और इसीलिए आपने टिकट के दाम भी बढ़ाए हैं, लेकिन सुपरफास्ट

ट्रेन में जो सुविधाएं मिलनी चाहिए, उसका इन रेलगाड़ियों में अभाव है। इन रेलगाड़ियों में अत्यन्त इतने पुराने डिब्बे लगे हुए हैं कि अगर आप उन्हें देख लें तो आप किसी भी हालत में नहीं कह सकते कि ये सुपरफास्ट ट्रेन हैं।

18.00 hrs

सुपरफास्ट का मतलब होता है उन गाड़ियों में अत्याधुनिक तरीके से सुविधाएं उपलब्ध हों। अनुदान की मांगों में आपने कहा है कि हम ओवर-ब्रिज और अंडर-ब्रिज बनाएंगे। हम दो साल से मांग करते रहे हैं कि मैहर स्टेशन व्यस्ततम स्टेशनों में से है और मुम्बई से इलाहाबाद तक की सारी ट्रेने उसी रास्ते से गुजरती हैं और वही नेशनल हाई-वे-7 की क्रॉसिंग होती है तो 18-20 घंटे फाटक बंद रहता है। मैं दो सालों से वहां ओवर-ब्रिज की मांग कर रहा हूं। इस बारे में रेल राज्य मंत्री, माननीय आर. वेलुजी का पत्र मिला कि राज्य सरकार का सहयोग नहीं मिला। नेशनल हाई-वे आपका है, रेलवे आपकी है सारे यात्री आपके चल रहे हैं। मध्य प्रदेश की अनुशंसा पहले से ही दी जा चुकी है तो फिर आपने उसे बनाने का काम अब तक क्यों नहीं किया? आप रेलवे का विकास करना चाहते हैं, उसके लिए हमारा समर्थन है। उसे दुनिया में नम्बर-वन रेलवे बनाना चाहते हैं, हमारा समर्थन है, लेकिन उस विकास से अगर एक क्षेत्र अछूता रखा जाए तो मैं नहीं समझता हूं कि आपने बहुत बड़ी तरक्की की है।

इसी तरीके से आपने गाड़ियों का समय परिवर्तित कर दिया। लेकिन रीवा से नई दिल्ली, तथा महोकौशल एक्सप्रैस का टाइम बहुत खराब है और वह ट्रेन दो बजे से पहले नहीं पहुंचती है जबकि यह ट्रेन सुपरफास्ट घोाित हो चुकी है। अतः सुबह 9 बजे तक ट्रेन दिल्ली पहुँचे ऐसी व्यवस्था की जानी चाहिए ...(व्यवधान) मैं बहुत संक्षेप में कहना चाहता हूं कि जिस तरह से यात्रियों को सुविधा मिलनी चाहिए वह पूरी तरह से नहीं मिल रही है, गाड़ियों में जो सुरक्षा मिलनी चाहिए वह नहीं मिल रही है। इन दिनों समाचार-पत्रों में खबरें छपती हैं कि यात्री यहां लूट लिये गये, यात्रियों को जहर खिलाकर लूटने की घटनाएं सुनने में आती हैं, कभी सिक्योरिटी वालों द्वारा लूटने की खबरे छपती हैं। मेरा कहना है कि यात्रियों की सुरक्षा सर्वप्रथम उद्देश्य होना चाहिए। हम अपनी रेल को दुनिया की नम्बर वन-रेल बनाना चाहते हैं तो बनाइये लेकिन जो रेलवे के अंदर सुधार चाहिए उस पर भी हम चाहते हैं कि रेल-मंत्री जी पूरा ध्यान दें।

* महोदया, मेरे उद्बोधन के साथ निम्नलिखित मांगों को जोड़ा जाये।

1. कटनी से सतना मानिकपुर इलाहाबाद तक की रेल लाइन का विद्युतीकरण किया जाये। साथ ही मानिकपुर से इलाहाबाद तक दोहरीकरण का कार्य पूरा किया जाये।

2. मानिकपुर से झांसी तक के रेल मार्ग को विद्युतीकरण करते हुए दोहरीकरण किया जाये।

3. मैहर में रेलवे ओवर ब्रिज बनाया जाये।

4. लगरगवां स्टेशन सतना से मैहर के बीच गोवराव मोड़ एवं पिपरा पर रेलवे फाटक लगाया जाये।

5. पूर्व रेल मंत्री जी की घोाणा अनुसार राजकोट एक्सप्रेस को कटनी से सतना रीवा तक चलायी जाये क्योंकि अब रीवा में वाशिंग पिट बन गया है।

6. ललितपुर सिंगरौली रेल लाइन का कार्य अत्यंत धीमी गति से चल रहा है उसे ध्रुत गति से चालू किया जाये। साथ ही सतना से पन्ना की ओर एवं रीवा से सीधी की ओर दो तरफ से कार्य और प्रारम्भ किया जाये।

7. जैतवरा रेलवे स्टेशन में कामयनी एक्सप्रेस का स्टापेज किया जाये।

8. रीवा से नयी दिल्ली तथा महाकौशल एक्सप्रेस के समय में परिवर्तन कर दिल्ली सुबह 9 बजे तक चलाया जाये।

9. महाकौशल एक्सप्रेस, नयी दिल्ली रीवा, मुम्बई हावड़ा, सारनाथ एक्सप्रेस जनता एक्सप्रेस, पवन एक्सप्रेस में अत्यंत पुराने डिबबे लगे हुये हैं। कभी भी कोई बड़ी दुर्घटना हो सकती है। अतः पुराने डिब्बे बदल कर नये डिबबे लगाये जायें।

10. मानिकपुर रेलवे स्टेशन पर पूर्व में जो गाड़ियां रूकती थीं यथवत पुनः रोकी जायें।

11. मैहार से चित्रकूट तक एक पैसेंजर गाड़ी चलाया जाये। इसकी लम्बे समय से मांग होती आ रही है क्योंकि ये दोनों स्थान धार्मिक नगरी के रूप में जाने जाते हैं। वर्ा में 50 लाख से अधिक लोग वहां आते जाते हैं।

12. रीवा से मुम्बई तक यात्री गाड़ी चलायी जाये।

13. जैतवारा, खुटहा, मझगवां, लगरगवां, उचेहरा, भदनपुर, अमदरा, मुकेही खन्ना बंजारी रेलवे स्टेशनों का अपग्रेड किया जाये ताकि सभी तरह की सुविधा यहा दी जा सके।

14. लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों से गाड़ी बदलने पर उन्हें 35 रूपये का अधिभार देना पड़ता है, उस पर तत्काल रोक लगायी जाये।

---

*…….*This part of the speech was laid on the Table.

15. सतना रेलवे स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाये।

16. सतना से रीवा रेल मार्ग का दोहरीकरण एवं विद्युतीकरण किया जाये।

17. सतना रीवा रेल मार्ग पर जमुना में रेलवे स्टेशन की स्थापना की जाये। *

सभापति महोदया : जो भी सदस्य अपनी रिटन-स्पीच सभा पटल पर रखना चाहते हैं वे रख सकते हैं।

SHRIMATI M.S.K. BHAVANI RAJENTHIRAN (RAMANATHAPURAM): I support the supplementary demands for grants in Railways for 2006-2007.

I would like to record some of the points which are related to my Ramanathapuram Constituency.

Firstly, I express my heartful thanks to Hon'ble Laluji and Veluji for having sanctioned the broad gauge upto Rameswaram. I request the Railway Minister that RoB should be constructed in Kilakkarai, Kamudhabuddi and Uchipuli in my Ramanathapuram Constituency. I also like to bring to the notice of Railway Ministry that my Ramanathapuram Constituency is a great heritage centre. Pilgrim places like Rameswaram, Thiruppullami, Thiruttarkosamangai, Decripattinan and Eruadi are

situating around Ramanathapuram. People from all over India are coming daily to these pilgrimage centres. So, I earnestly request the Hon'ble Railway Minister to provide special accommodation facilities in the newly constructed Railway Station in Ramanathapuram which will intern help the travellers visiting these pilgrimage centres. I also request the Minister for Railways that the computerised reservation counter should be created in Thiruppuranam through which people from Ramanathapuram Constituency can reserve tickets in all the major rails start from Madurai to Chennai.

The gauge conversion in my area should be commissioned speedily and it will help the fishermen and other traders to have their trade business without delay. It will also help to improve the state economy in southern part of India.

With these words, I once again thank the Railway Minister Hon'ble Laluji and the State Minister Veluji for their laudable deeds in Railway Ministry.

---

*The speech was laid on the Table

श्री अनिरुद्ध प्रसाद उर्फ साधु यादव (गोपालगंज) : महोदया, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा पेश किए गए अनुपूरक बजट, 2006-07 का समर्थन करते हुए कहना चाहता हूँ कि उन्होंने दो वर्षों के कम समय में रेलवे की व्यवस्था में एक सार्थक परिवर्तन कर रेलवे को एक मुकाम पर पहुंचाने का कार्य किया है। मैं उनकी और यूपीए सरकार की इस उपलब्धि की सराहना करता हूँ।

व्यवस्था के इस आश्चर्यजनक फलाफल से प्रभावित देश और विदेश की व्यवस्था विशेाज्ञों की होड़ लगी है कि लालू जी की इस व्यवस्था का राज कैसे जान लें? हम पिछड़े बिहार के वाजिब हिस्से की वकालत करते हुए माननीय मंत्री जी से कुछ मांगें करना चाहते हैं जो मेरे निर्वाचन क्षेत्र से जुड़ी हुई हैं, वे निम्निलिखित हैं - थार्वे से गोपालगंज, सिद्धवलिया बैकुण्ठपुर और कप्तानगंज होते हुए छपरा तक की लाइन का अमान परिवर्तन कार्य जो ठीक से शुरू करने की कृपा करें और यह भी मांग करता हूँ कि थार्वे से दिल्ली एवं थार्वे से कलकत्ता के लिए एक-एक एक्सप्रेस ट्रेन दी जाए।

*The speech was laid on the Table

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा (रोहतक) : सभापति जी, जैसा कि अभी सदस्यों ने कहा कि माननीय प्रधान मंत्री श्री मनमोहन सिंह जी ने एक सपना देखा था कि हिंदुस्तान की रेलवे को दुनिया की सर्वश्रेठ रेल बनाया जाए।

18.03 hrs. (Shri Arjun Sethi *in the Chair*)

I must congratulate our hon. Railway Minister, Shri Lalu Prasad ji and the entire Railway Ministry team. They have taken effective steps and moved in the right direction.

श्री लक्ष्मण सिंह (राजगढ़) : माननीय लालू जी की प्रशंसा तो बहुत कर चुके, अब वेलुजी की भी कीजिए।

SHRI DEEPENDER SINGH HOODA : I said: 'the entire Railway Ministry team'. … (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN : Please continue your speech.

SHRI DEEPENDER SINGH HOODA : Sir, they have taken steps in the right direction. It is such a big organization, and they have turned it around in a couple of years. This is really commendable. They have done this not by raising fares of the common passengers but by cutting some of the blocking, some of the loopholes, increasing freight traffic, and taking some innovative steps, which are really praiseworthy, and it has come to the attention of the entire world. In fact, recently one of my friends who is living in America read an article about Lalu Prasad ji and the Indian Railways. He called me up to inform me the positive reaction that the Indian Railways are drawing across the countries in the world.

Having said that, I would not waste much time before getting into the points. मैं अनुदान की मांगों का समर्थन करने के लिए खड़ा हुआ हूं, लेकिन एक दुःखदायी बात भी देखने को मिली। इस सप्लीमेंटरी बजट में 83 बिंदु हैं लेकिन दुःख की बात है कि इन 83 में से एक भी सीधे तौर पर मेरे प्रदेश हरियाणा से जुड़ा हुआ नहीं है। इस बात को नोट करते हुए दुःख होता है कि क्या हम इस महान देश के अंग नहीं हैं?

महोदय, क्या हरियाणा ने हिंदुस्तान के विकास में किसी प्रकार की कमी की है या इस देश को आगे बढ़ाने की कोशिश नहीं की, जो ऐसे हालात आज हरियाणा को देखने पड़ रहे हैं। 83 में से सिर्फ नम्बर-20 ऐसा अंक है, जिसमें हरियाणा के कुछ स्टेशनों पर इन्फ्रास्ट्रक्चर इम्प्रूवमेंट करने की बात कही गई है और एक लाख रुपए वर्ा 2006-07 का आउट-ले रखा गया है। यह चिंता का वि-ाय है। इससे आगे बढ़ते हुए 3-4 मुख्य बिंदुओं की तरफ, जो हरियाणा से संबंधित हैं, सदन और आदरणीय रेल मंत्री जी का ध्यान आकर्ति कराना चाहूंगा।

One of the most important issues is electrification of Delhi-Bhatinda line starting from Rohtak. Currently, Rohtak falls within the NCR region, and about one lakh passengers are travelling on daily basis. Therefore, with tremendous difficulties, about 20 pairs of mail trains driven by diesel engines, run day in and day out to cater to this traffic.

हमने बहुत लैटर्स लिखे, बहुत मांग की, उसके बावजूद कई सालों से यह मुद्दा चल रहा है। हमारी यूपीए की सरकार को सत्ता में आए दो वर्ा हो चुके हैं, लेकिन यह मुद्दा पिछले 15 सालों से बहुत अहम मुद्दा है। दुर्भाग्य की बात है कि अभी तक इसकी तरफ ध्यान नहीं दिया गया है। मैं आग्रह करना चाहूंगा कि जल्दी से जल्दी इसके इलेक्ट्रीफिकेशन की तरफ ध्यान दिया जाए।

मैं एक बात और बताना चाहता हूं कि पैसेंजर ट्रैफिक के साथ इस रेलवे लाइन दिल्ली-भटिंडा सैक्शन में फ्रेट ट्रैफिक भी बढ़ रहा है। मैं नई रेलवे लाइनों के बारे में भी कहना चाहता हूं। एक रेलवे लाइन जीन से सोनीपत मंजूर की गई थी। उस रेलवे लाइन के लिए इस प्लान आउटले में ज्यादा प्रबंध नहीं किया गया है। मैं यह भी आग्रह करना चाहूंगा कि उसे ज्यादा से ज्यादा बढ़ाया जाए। दूसरी एक रेलवे लाइन रोहतक से झझर होते हुए रेवाड़ी मंजूर की है। जहां तक इस रेलवे लाइन का संबंध है, इसमें अनोखी स्थिति देखने को मिली। राज्य सरकार ने रेलवे मिनिस्ट्री से बात की और केंद्र सरकार ने कहा कि अगर 50 फीसदी खर्च अगर राज्य सरकार उठाए, तो रेलवे लाइन जल्दी बन जाएगी। राज्य सरकार ने 50 फीसदी खर्च वहन करने का फैसला किया है। मैं आग्रह करता हूं कि इस लाइन पर जल्दी काम शुरू करके सरकार एक उदाहरण पूरे देश के सामने प्रस्तुत करे कि रेलवे मिनिस्ट्री की जो पालिसी है, उससे राज्य सरकार किस प्रकार से फायदा उठा सकती है ताकि ज्यादा से ज्यादा राज्य इस स्कीम के तहत अपनी रेलवे लाइन सैंक्शन कराएं।

एक और बड़ी मांग है कि रोहतक से लेकर हासी वाया मदीना-मंसोरखी, इस रेलवे लाइन के लिए नए सिरे से सर्वे कराया जाए। आगे आने वाले वर्ाों में यह अहम रेलवे लाइन बनने वाली है। एक और अहम रेलवे लाइन दिल्ली से मेवात तक की है। मेवात पिछड़ा हुआ क्षेत्र है, लेकिन बहुत बड़ी आबादी वाला क्षेत्र है। कई मर्तबा पूर्व सरकारों ने एक घोाणाएं कीं, मगर अभी तक कोई ठोस कदम नहीं लिया गया। मैं आग्रह करता हूं कि इस रेलवे लाइन की तरफ भी जल्द ध्यान दिया जाए।

एक और आग्रह करता हूं कि रोहतक का जो स्टेशन है, उसे माडल रेलवे स्टेशन के रूप में जल्दी से जल्दी तब्दील किया जाए। वह हिंदुस्तान के सबसे पुराने रेलवे स्टेशनों में से एक है, जिसे सौ साल से ऊपर बने हुए हो गए हैं। मैं चाहता हूं कि इस रेलवे स्टेशन की तरफ ध्यान देकर माडल स्टेशन बनाया जाए।

Sir, another important point is regarding relocation of Rohtak-Panipat railway line outside the municipal area of Rohtak. Unfortunate is the situation now. This Rohtak-Panipat railway line was laid about 80 years back when the town was in its developing stage and this line was laid outside the *aabadi* area of the then existing town. But over a period of time with the extension of the *aabadi* area, this line

now has been sandwiched between thickly populated colonies. Due to non-provision/feasibility of proper walling in railway areas, frequent fatal accidents are occurring.

Therefore, I would urge upon the hon. Railway Minister to take a look at the possibility of relocation of Rohtak-Panipat railway line outside the municipal areas of Rohtak.

MR. CHAIRMAN : Hon. Member, please conclude.[KD42]

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा : महोदय, आखिर में मैं कहना चाहता हूं कि एक तो वाइडनिंग आफ गेट्स की बात है। पहले मेरे संसदीय क्षेत्र में सड़कें पतली थीं। कोई दो लेन की सड़क थी, कोई रूरल सड़क थी और कोई सिंगल लेन की रोड थी। अब आर्थिक रूप से हमारे विकास के कारण वह सड़के चार लेन की बन चुकी हैं और छह लेन की बनाने की बात कर रहे हैं। रेलवे के फाटक बौटल नैक का काम करते हैं। रेलवे फाटकों की चौड़ाई नहीं बढ़ायी गई है। यह छोटी बात है लेकिन मैं आग्रह करूंगा कि इसमें तीव्रता से काम दिखा कर जल्दी से जल्दी एक सहायक भूमिका निभायी जाए।

मैं आखिर में नए हाल्ट स्टेशन की मांग करता हूं।

सभापति महोदय : आपकी पार्टी के 16 और मैम्बर्स हैं।

श्री दीपेन्द्र सिंह हुड्डा : बहुत-बहुत धन्यवाद। आपने मुझे बोलने का समय दिया। मैं लाखन माजरा के अन्दर नए हाल्ट स्टेशन की मांग करता हूं। 60 साल पहले खराटी रेलवे स्टेशन एक परपज सर्व कर रहा था। वहां एक नए रेलवे स्टेशन का निर्माण हुआ। मैं फिर आग्रह करता हूं कि हरियाणा के साथ इस सप्लीमैंटरी डिमांड्स में अनदेखी हुई है। 83 बिन्दुओं का सप्लीमैंटरी बजट पेश किया गया है जिस में एक-एक बिन्दु में आउटले किया है। हरियाणा के साथ जो अनदेखी हुई है उसे दूर करते हुए, प्रधान मंत्री जी के सपने को पूरा करने के लिए, माननीय रेल मंत्री श्री लालू प्रसाद ठोस कदम उठाएं। पिछले दो सालों में वह इस तरफ आगे बढ़े हैं। उस तरफ और आगे बढ़ते हुए, हरियाणा की अनदेखी को दूर किया जाए।

SHRI ARJUN SETHI (BHADRAK): Sir, I on behalf of the Biju Janata Dal of Orissa, thank the Hon'ble Minister of Railways for having done good services to the Country in having record amounts of revenue during his tenure. Since, the time at my disposal is very limited. I would like to highlight some of the problems of my State as well as my Constituency. The State of Orissa has been neglected for a long period of time. Whatever have been provided in the current budget for the year 2006-2007 is quite insufficient to meet the requirements for the East-Coast-Zone of the State.

The Haridas pur - Paradeep rail link in the State has been entrusted to the RVNL (Rail Vikas Nigam Limited). But no progress has been achieved in comparison to the importance it has for the State and Economic Development. Such is the case of all the rail links under construction in the State, so I demand for more funds for the completion of rail links under construction at the early date.

In my Constituency a Railway over bridge is being constructed between Baudpur-Bhadrak Railway Station of East Coast Railway on 50:50 basis. That the fifty percent of the cost is being borne by the State Govt. and fifty percent is being borne by the Railway Administration. Although the Orissa State Govt. already provided the required funds and the progress of works is quite compressive but the required funds have not been provided by the Railway Administration yet. As a result, the

progress of work in the Railway over bridge has not yet been started on Railway land. So the required 50 percent of the cost of the over bridge may kindly be provided at the earliest.

---

*The speech was laid on the Table

SHRI P. KARUNAKARAN (KASARGOD): Indian Railway has become a profit earning public undertaking now a days. I congratulate our Railway Minister and Ministers of State for Railways & also lakhs of workers & employees who have done a marvellous works in Indian Railway.

We also have to appreciate our people and passengers for their corporation with Indian Railway. I do like to give some suggestions with regard to the benefits and welfare of the passengers. Indian Railway has converted at least 200 Express Trains as Super fast train. Of course we are in need of Super fast trains especially in long root journey. But it should not make hard ships to the passengers who enjoy the existing travel facilities.

If Railway introduce new trains in the long root train it can be introduced as Super fast trains, but converting existing express trains a Super fast trains, with out making any additional facilities and taking more charges from the passengers can not be justified. The more important issue is the convenience provided by Railway to the ordinary passengers. The majority of income of the Indian Railway is from the Passenger's services of lower classes and not from the upper classes.

Railway now a days give grater importance to commercialisation than the passengers amenities of the ordinary people. The density of Railway Passengers increased day by day especially due to the big hike of bus fare either public or privet. So when we prefer to introduce more Super fast trains equally we should introduce local passengers trains to meet the growing demands of the ordinary passengers.

I request the Government to introduce more local trains in the northern part as well as the southern part of Kerala. We can also experiment Electrical Multiple Units, Diesel Multiple Units.

*The speech was laid on the Table

There are about 85 ROBs in Kerala out of which 10 ROBs work are completed and seven ROBs are in different stages. Even when the state Govt. has completed their work, the remaining part of ROBs in Railway is not completed. Take for example; ROB in Bekal in Kasaragod district. About ne year back the work is fully completed by the Government of Kerala. But the Railway portion is still not completed.

While introducing new trains, important stations are not considered for stoppages. In the newly introduced Chennai Mangalore Express there is not stoppage in Palakkad the divisions Head Quarter and Kasaragod the district Head Quarter. If this is the position what is the use of new trains. Through Kasaragod is the district Head Quarter, but it is not considered for modal station where as many other lower category stations are converted as model stations.

Due to the Privatisation in Railway porters are loosing their existing jobs. At least handling of luggages should be given to the porters. A large no. of workers of Catering service are denied employment since the IRCT has come in operation. The issue of these workers should be increased. The quality of food in long root trains especially in Mangala Express is not all good. There are number of complains that we the MPs are getting.

The bogies of the long root trains especially sleeper class and General compartment has to be increased. There are no of complains now a days with regard to the robering and attacks against Women in the trains. A safety measure has to be strengthened.

In Kerala the doubling work from Sornur to Mangalore is not yet completed. Take necessary action.

Electrification in the northern part of Kerala, not yet started. Immediate actions need. The weekly Kannur Esuwandhapury Express should convert as a daily train.

The tri-weekly Mavely Express should make it as a daily train. Introduce the Mangalore Kannur passenger train which was promised by Railway State Ministry Shri Velu last year. Introduce stopages at Kasaragod and Palakkad for newly introduced Chennai Mangalore Express. Constructions of roofing facilities are essential to many Railway Stations in Kerala. Please take immediate actions.

According to the present norms of Railway Recruiting Board the information with regard to the employment vacancies has to be published in five newspapers. There was written examination in Calicut weeks ago but no one from Kerala was appeared in this examination it is because the news items of the Vacancies and applications were not published in any Malayalam papers. The five

newspapers were all from northern state so they should be a change norms prescriber. Out of five news papers at least two of them should be from the local or the regional languages where the examination is conducted.

श्री आलोक कुमार मेहता (समस्तीपुर) : सभापति महोदय, रेलवे की 2006-07 की अनुपूरक मांगों के संदर्भ में मैं बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं बहुत कम समय लूंगा। इतना कहना चाहूंगा कि हमारे रेल मंत्री माननीय लालू प्रसाद जी ने कई संदर्भों में इतिहास बनाया है। सबसे पहला लाभ का इतिहास पिछले दो बजट से बनाया है। इन्होंने एक परिवर्तन किया और परिवर्तन करके रेलवे का मॉडल प्रोजैक्ट बना दिया जिससे पूरे देश और दुनिया के मैनेजमैंट इंस्ट्टीट्यूट्स और एक्सपर्ट्स के बीच यह जानने की होड़ लगी कि कैसे घाटे को दूर किया जाता है? अनुमान लगाया जाता था कि 60 हजार करोड़ रुपए के घाटे में जाकर यह विभाग दिवालिया हो जाएगा। पिछले दो बजटों द्वारा इसे लाभ में पहुंचाया गया। जो आगे का प्रोजैक्शन हैं, निश्चित रूप से उस ट्रैंड को देखते हुए बता सकते हैं कि अगले बजट का 20 हजार करोड़ रुपए का जो लक्ष्य है, उसे पूरा करने में हम बहुत कामयाब होंगे और ऐसी सभी साथियों की शुभकामनाएं हैं।

पिछले दिनों कई देशों का दौरा करने जो टीम गई थी उसने और लालू जी ने पूरा अध्ययन किया और कहा कि टैक्नॉलोजी ट्रांसफर करके इसे बेहतर बनाने की जरूरत है। हम उसके बारे में कह सकते हैं कि आने वाले दिनों में भारतीय रेल का स्थान विश्व में तीसरे से पहले स्थान में पहुंचने में ज्यादा समय नहीं लगेगा।

बहुत सारी बातें हैं जिन्हें कम शब्दों में कहना है। डीजल के दामों में मूल्यवृद्धि हुई है। फिर भी रेल का किराया नहीं बढ़ाया गया और न ही निजीकरण को कोई प्रोत्साहन मिला। रेल भाड़े की वृद्धि की वजह से जो आम सामान की मूल्य वृद्धि होती है, उन पर अंकुश लगाने का काम लालू जी ने किया है जिस के लिए वह बधाई के पात्र हैं। यदि पिछले दो-तीन महीने का ट्रैंड देखें तो पता लगेगा कि माल भाड़े से बहुत अच्छी इनकम हुई है और वह पिछले साल की अपेक्षा ज्यादा है। 55 नई रेल गाड़ियों को शामिल किया जाना, 37 गाड़ियों के मार्ग का विस्तार, चार ट्रेनों में विश्वस्तरीय सुविधाएं, 190 ट्रेनों में ज्यादा कोच, ये सभी उपलब्धियां मैं समझता हूं कि एक साथ दूसरे विभागों के लिए अनुकरणीय हैं। भारत की इकॉनमी में वह बहुत क्रांतिकारी परिवर्तन ला सकती है। इस तरह की व्य वस्था को दूसरे विभागों में भी चलाएं।

र्वा 2001 में जब यहां एन.डी.ए. की सरकार थी, तब की तुलना में आज रेलवे दुर्घटनाओं की संख्या आधी है। यह बात गौर करने योग्य है कि जब भी कोई दुर्घटना होती है तो सदन में हंगामा किया जाता है कि यह करो, वह करो, लेकिन यदि अभी के आंकड़े देखे जाएं तो वर्तमान में दुर्घटनाओं की संख्या आधी है।

सभापति महोदय, बिहार के बारे में माननीय राम कृपाल यादव जी ने बहुत विस्तार से बताया कि बिहार बहुत उपेक्षित रहा है, इसलिए बिहार के लिए एलोकेशन बढ़ाया जाए। इस बात की मांग करते हुए, मैं अपने संसदीय क्षेत्र तथा बिहार के अन्य क्षेत्रों के संबंध में अपनी कुछ बातें सदन के सामने रखना चाहता हूं। समस्तीपुर जननायक कर्पूरी ठाकुर जी की जन्मस्थली है, जहां से मैं सांसद हूं। मैं चाहता हूं कि समस्तीपुर से जननायक कर्पूरी ठाकुर जी के नाम पर एक एक्सप्रैस या मेल ट्रेन चलाई जाए। दलसिंग सराय में 32 नम्बर गुमटी पर आर.ओ.बी. बनाया जाए। भोला टाकीज के पास समस्तीपुर में आर.ओ.बी. बनाया जाए। बथुआ और बसरिया इनमें से शायद एक स्टेशन पर माननीय मंत्री जी ने हाल्ट की अनुमति दे दी है, लेकिन इन दोनों हाल्टों को बनाने की बहुत आवश्यकता है। पटोरी, मौहिउद्दीन नगर, दलसिंग सराय, उजियार पुर, खुदीराम बोस स्टेशन, पूसा, सिंघियाघाट स्टेशनों का उन्नयन और आधुनिकीकरण किया जाए। उजियार पुर प्रखंड में जनक पुर के पास रेलवे क्रांसिंग का निर्माण कराया जाए। समस्तीपुर में डी.एम.यू.शेड और वहां से मुजफ्फरपुर, हाजीपुर, बछुआरा, मौहिउद्दीन नगर, दरभंगा तथा मधुबनी जैसी जगहों के लिए डी.एम.यू. ट्रेन चलाने की बहुत आवश्यकता है। माननीय मंत्री महोदय पूसा स्टेशन पर ऊपरिगामी पैदल पारपथ की अत्यंत आवश्यकता है। इसके न होने की वजह से वहां बहुत

दुर्घटनाएं होती हैं। वैशाली एक्सप्रैस को बरौनी की बजाय समस्तीपुर से चलाया जाए, यह हमारे क्षेत्र की मांग है। इसके अलावा हम माननीय मंत्री जी से कहना चाहते हैं कि थावे, गोपालगंज, सिद्धवालिया, बैकुंठपुर, छपरा लाइन के आमान परिवर्तन की घोाणा हो चुकी है, लेकिन कार्य बहुत मंथर गति से चल रहा है। इसलिए हमारी मांग है कि इसे शीघ्र पूरा कराया जाए। पटना राजधानी एक्सप्रैस को डेली ट्रेन बनाया जाए। आरा से छपरा को जोड़ने के लिए रेल पुल का निर्माण कराया जाए। बक्सर से आरा के बीच महतवनिया में एक हाल्ट का निर्माण कराया जाए। ग्राम कारीसाथ में समपार-पथ, यानी रेलवे क्रॉसिंग पर फाटक का निर्माण कराया जाए। दिल्ली से राजधानी एक्सप्रैस, हटिया एक्सप्रैस, राजधानी एक्सप्रैस, झारखंड एक्सप्रैस डेहरी ऑन-सोन से होकर गुजरती है। इसमें से किसी भी एक ट्रेन को डेहरी ऑन-सोन में रोका जाए।

सभापति महोदय, इन्हीं शब्दों के साथ हम माननीय मंत्री जी को एक बार और धन्यवाद देना चाहते हैं कि उन्होंने सामुदायिक विकास भ वन बनाने की जो श्रंखला शुरू की है, उसमें हमारे क्षेत्र समस्तीपुर को भी शामिल किया है। इसके लिए हम उनके बहुत आभारी हैं। समस्तीपुर के अवाम और रेलवे के समस्त कर्मचारियों की ओर से हम उनका आभार प्रकट करते हैं। इसके अलावा समस्तीपुर में वर्कशाप के उन्नयन और ि वस्तारीकरण की घोाणा भी माननीय रेल मंत्री जी ने की है। वह एक ऐसा ऐतिहासिक वर्कशाप था कि जिसमें द्वितीय विश्व युद्ध में टैंकों को ढोने के लिए मालगाड़ी के डिब्बे बनाये जाते थे, लेकिन उसे उद्योग का दर्जा नहीं दिया गया था। माननीय रेल मंत्री जी ने वहां की जनभावनाओं को देखते हुए एकऐतिहासिक कदम उठाया और इसे उद्योग का दर्जा देते हुए, इसके विस्तारीकरण का काम किया है। इसके लिए भी हम माननीय मंत्री जी के बहुत आभारी हैं। समस्तीपुर रेलवे स्टेशन का आधुनिकीकरण आपने किया है, आपने वहां दो-दो पैदल पारपथ दिये, इन सब चीजों के लिए हम किस तरह से आपका आभार व्यक्त करें हमें शब्द नहीं मिल रहे हैं। इन्हीं शब्दों के साथ हम माननीय मंत्री जी को बहुत-बहुत धन्यवाद देते हैं और रेलवे अनुपूरक बजट का पुरजोर समर्थन करते हैं।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा (जालौन) : माननीय सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक अनुदानों की मांगों पर बोलने के लिए समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। मैं इस बजट के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। मैं इसके समर्थन में इसलिए खड़ा हुआ हूं क्योंकि माननीय रेल मंत्री जी ने हमारे उत्तर रेलवे के मध्य डिवीजन में एक सामुदायिक स्वास्थ्य केन्द्र बनाने का काम किया है, निश्चित ही इससे रेलवे विभाग के कर्मचारियों को बहुत लाभ होगा। इसलिए मैं इस रेल बजट का स्वागत और समर्थन करता हूं।

माननीय मंत्री जी, हमारे उत्तर मध्य रेलवे में झांसी डिवीजन में एक कोच स्टेशन है जो कम से कम डेढ़ सौ साल पुराना है। वहां से रावतपुरा एक तीर्थस्थल है, वहां सैकड़ों लोग आते जाते हैं और वहां कोच स्टेशन पर कम्प्यूटरकृत आरक्षण की सुविधा न होने की वजह से लोगों को बहुत परेशानी का सामना करना पड़ता है। वे या तो ग्वालियर की तरफ या उरई की तरफ भागते हैं तब जाकर उन्हें आरक्षण की सुविधा मिलती है। इसलिए मेरी मांग है कि कोच स्टेशन पर कम्प्यूटरकृत आरक्षण की सुविधा प्रदान की जाए।

एट जंक्शन कानपुर और झांसी के बीच में है। वहां विद्युत व्यवस्था बिल्कुल ठीक नहीं है। वहां कर्मचारी जैसे जे.ई. वगैरह बिल्कुल काम नहीं करते हैं। एक दिन मैं यात्रा कर रहा था और करीब आठ-नौ बजे के करीब छपरा स्टेशन पर ट्रेन लेट आई तो वहां मैंने देखा कि वहां बिल्कुल अंधेरा था। वहां स्टेशन मास्टर मोमबत्ती में स्टेशन चला रहे हैं जबकि विभाग द्वारा एक ट्रांसफॉर्मर की व्यवस्था रखने के लए विभाग ने पैसे भी दे दिये हैं लेकिन कर्मचारियों को कोई चिंता ही नहीं है। साढ़े तीन साल से पैसे जमा हैं और विद्युत विभाग को यदि उन्होंने एक भी पत्र लिखा होता तो उनके यहां विद्युत व्यवस्था पहुंच गई होती। इसलिए निश्चित रूप से विद्युत की व्यवस्था ठीक की जाए। साथ ही साथ एट जंक्शन होने के कारण वहां वी.आई.पी. रूम बनाने की व्यवस्था की जाए। एट जंक्शन पर पुपक एक्सप्रेस, मद्रास-लखनऊ, कोचीन गोरखपुर, इन्दौर, पटना आदि सभी गाड़ियों का अप एवं डाऊन में गाड़ी का स्टापेज किया जाए जिससे लम्बी दूरी की यात्रा करने वाले यात्रियों को सुविधा हो सके जिससे लोग मुम्बई आदि अन्य जगह के लिए यात्रा कर सकें।

कोच से शटल चलती है। उसके रुकने के लिए कोई प्लेटफॉर्म नहीं है। यात्री जब उतरते हैं तो बुजुर्ग लोग तो उतर ही नहीं पाते हैं। लोगों को उतरने में इतनी परेशानी होती है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से मांग है कि निश्चित रूप से वहां एक प्लेटफॉर्म बनाया जाए और उसके साथ ओवरब्रिज बनाया जाए जिससे ओवरब्रिज के द्वारा एक नम्बर प्लेटफॉर्म पर यात्री आ सकें।

हम मांग करते हैं कि हमारे यहां 1016 कुशीनगर एक्सप्रेस, 2534 पुपक एक्सप्रेस, 1058 पठानकोट एक्सप्रेस, 2137 पंजाब मेल आदि मुम्बई जाने वाली ट्रेनों में कोच स्टेशन से आरक्षण सीट दी जाए जिससे जो क्षेत्र का कैंसर का मरीज है, उसे और वहां के लोगों को मुम्बई के लिए कोई आरक्षण नहीं मिलता है, इसलिए वहां आरक्षण की सुविधा की जाए। कोच के लिए हम मांग कर रहे हैं कि वहां पानी की टंकी मोटर सहित रखने की व्यवस्था की जाए जिससे यात्रियों के पेयजल की समस्या हल हो जाए।

झांसी से कानपुर के लिए इंटरसिटी एक्सप्रेस चलती है, उसमें जीआरपी की व्यवस्था यात्रियों की सुरक्षा के लिए की जाए जिससे व्यापारी वर्ग और दूसरे यात्री सुरक्षा पूर्वक यात्रा कर सकें। कानपुर से चलने के बाद चेन पुलिंग वहां बहुत ज्यादा होती है। वहां जीआरपी की सही व्यवस्था हो जिससे गाड़ियां समय पर पहुंच सकें। इसके अलावा गाड़ी में ए.सी. II, ए.सी. III तथा चेयर कार इत्यादि की व्यवस्था की जाए जिससे यात्री ढंग से यात्रा कर सकें।

सभापति महोदय :अब आप समाप्त कीजिए।

श्री भानु प्रताप सिंह वर्मा : इसलिए हम मांग करना चाहते हैं कि आपके यहां से पटना से, हावड़ा से जो गाड़ी दिल्ली के लिए चलती हैं, उनमे से एक-दो गाड़ी पटना से चलकर कानपुर, दिल्ली और झांसी के लिए निकाल दी जाए और वहां दिल्ली से झांसी और कानपुर के लिए निकाल दी जाए जिससे वहां के यात्री पटना से और दिल्ली से जुड़ सकें।

मैं रेल मंत्री जी से मांग करता हूं कि उरई स्टेशन से जो गाड़ी मुम्बई के लिए निकलती है, हमारी मांग है कि कम से कम वह गाड़ी उरई स्टेशन पर रुकनी चाहिए जिससे वहां के उद्योगपति मुम्बई जा सकें। आपने उत्तर मध्य रेलवे के लिए संघा एक्सप्रेस बनाने के लिए धन दिया है, इसलिए मैं पुरजोर समर्थन करते हुए अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री जय प्रकाश (हिसार) : सभापति महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी द्वारा प्रस्तुत की गई रेलवे की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए खड़ा हुआ हूं। सामने की बैंचों पर बैठे हुए साथी कह रहे थे कि कई वर्षों का प्रयास है जिसकी वजह से श्री लालू प्रसाद यादव ने रेल को घाटे से लाभ में पहुंचाया है। यह बात मानने के लिए मैं तैयार नहीं हूं। ये पहले भी रेल को फायदे में पहुंचा सकते थे। यह तो जब माननीय श्रीमती सोनिया गांधी और देश के प्रधान मंत्री जी ने लालू प्रसाद जी को जिम्मेदारी दी, तब उन्होंने अपने विवेक से यह सारा प्रबंधन करके रेल को फायदे में पहुंचाया। आज देश का हर वर्ग लालू जी की प्रशंसा कर रहा है चाहे वह किसान हो, गरीब मजदूर हो, व्यापारी हो या पास-होल्डर कर्मचारी हो। मैं सामने बैठे साथियों से कहना चाहूंगा कि वे नुक्ताचीनी करें लेकिन प्रशंसा भी साथ-साथ करें कि यूपीए आने के बाद भारतीय रेल ने जितना तेजी से विकास किया है, गरीब आदमी को जितना फायदा दिया है उतना आज तक किसी ने नहीं दिया।

महोदय, मैं माननीय रेल मंत्री जी से एक निवेदन करना चाहूंगा। आज रेल का प्रबंधन तो बहुत अच्छा है और रेल बहुत फायदे में चल रही है तो उस फायदे में से हरियाणा को भी उसका हिस्सा मिलना चाहिए। मेरे संसदीय क्षेत्र में दो ओवर ब्रिजेज़ की आवश्यकता है। लालू प्रसाद जी ने स्वयं कहा था। हरियाणा प्रदेश के मुख्य मंत्री माननीय चौधरी भूपेन्द्र सिंह हुड्डा राज्य का हिस्सा देन के लिए तैयार हैं। वहां दो तीन रेलवे लाइनों पर रेल ओवर ब्रिज बनाने हैं। एक जिन्द में नेशनल हाईवे नं. 65 के ऊपर नरवाना में है। यह दिल्ली से भटिन्डा रेलवे लाइन पर है और वहां दिन में 12-13 घंटे फाटक बंद रहता है। वहां अतिशीघ्र रेल ओवर ब्रिज बनाया जाए। यह बड़ी महत्वपूर्ण लाइन है। हरियाणा प्रदेश के अधिकांश वाहन वहां से गुज़रते हैं क्योंकि हिसार औद्योगिक क्षेत्र है और चंडीगढ़ प्रदेश की राजधानी है। इसी रास्ते में यह फाटक घंटों बंद रहता है। इसीलिए दो ओवर ब्रिज नरवाना में बनाए जाएं। दूसरा, एक अनाज मंडी नरवाना में है और वहां एफसीआई का गोदाम भी है। वहां बहुत ज्यादा अनाज आता है। सारा दिन सामान लोड करना होता है पर फाटक बंद हो जाता है। इससे वहां रेलवे को, ठेकेदारों को और मजदूरों को बहुत नुकसान होता है। इसलिए मज़दूरों के हितों को देखते हुए नरवाना शहर में दूसरा ओवर ब्रिज बनाया जाए जो पुरानी कचहरी के पास है। हमारे यहां ओचाना बहुत महत्वपूर्ण स्थान है। वहां पर बहुत देर तक फाटक बंद रहता है। वह एक धार्मिक स्थल भी है। वहां से भंभौरी तक सड़क जाती है। वहां एक रेल ओवर ब्रिज बनाया जाए। यह भी दिल्ली-भटिन्डा रेलवे लाइन् पर है।

हमारे साथी दीपेन्द्र जी ने जो कहा था कि दिल्ली से भटिन्डा रेलवे लाइन् का विद्युतीकरण किया जाए, मैं उसका समर्थन करता हूं। जो दो-तीन छोटी छोटी लाइनों के बारे में लालू प्रसाद जी ने कहा है, उसका पैसा भी हरियाणा में दिया जाए। झांसी से रोहतक यदि रास्ता जुड़ जाएगा तो 200 किलोमीटर का फायदा हिसार संसदीय क्षेत्र की जनता को मिल जाएगा। इसी तरह से जिन्द से सोनीपत की रेलवे लाइन भी मंजूर है। उसमें थोड़ा बहुत पैसा दे दें, आपको तो 11000 करोड़ रुपये का मुनाफा हुआ है। जिस दिन मंत्री जी हरियाणा को पैसा दे देंगे, उस दिन सारे देश में संदेश जाएगा कि हरियाणा प्रदेश को भी रेलवे के लाभ में से हिस्सा मिला है। इससे रेलवे का लाभ भी बढ़ेगा।

महोदय, जिन्द हरियाणा प्रदेश की राजनीतिक राजधानी है। जिन्द से चंडीगढ़ तक रेल चलाई जाए। एक ट्रैक है जिन्द से नरवाना जंक्शन - कुरुक्षेत्र और चंडीगढ़। इसलिए वहां कोई नई रेल लाइन नहीं बिछानी है। उसी पर एक रेल चल सकती है। एक रेल जिन्द से सुबह चले और दिल्ली आए। जिन्द से प्रतिदिन हजारों यात्री दिल्ली आते हैं। एक ट्रेन रोहतक तक चलती है। उसे रोहतक से जिन्द तक सुबह के समय बढ़ा दिया जाए ताकि डेली पैसेन्जर्स को सुविधा मिल सके। जिन्द और अमृतसर दोनों बड़े ऐतिहासिक स्थान हैं। एक ट्रेन जिन्द से अमृतसर चलाई जाए। ये तीन-चार रेलें चलाई जाएं और तीन-चार पुल बना दें। हरियाणा प्रदेश ने जो पैसा रेलवे के लिए कमाया है, उसमें से उसको भी कुछ हिस्सा दे दें तो आपको और फायदा होगा।

मैं एक बार फिर अपने सामने वाले साथियों से निवेदन करना चाहूंगा कि सदन में बहस करो, नुक्ताचीनी मत करो, आप सुझाव दें।

अंत में मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि जो सदन में कोकोकोला और पेप्सीकोला को लेकर बहस चली थी, मैं रेल मंत्री जो को एक सुझाव दूंगा कि आप कोकोकोला और पेप्सीकोला को बंद करके मट्ठा और दूध ज्यादा चलाएं ताकि देश के गरीब किसान,जो मेहनत करके अपने पशु पालता है, उसे इसका फायदा मिले, न कि पूंजीपतियों को इसका फायदा मिले।

SHRI S.K. KHARVENTHAN (PALANI): Sir, I am thanking the Hon'ble Spekaer for giving me this opportunity to support the supplementary demands for Grants for Expenditure for the Central Government on Railways.

The supplementary Demands for Grants mainly thrust upon the Budget proposals 2006-07. During submission of budget proposals, Hon'ble Railway Minister announced to construct 100 community halls throughout he country. In this supplementary demands allocation is sought for the construction of above community halls. During Budget discussion I had requested to sanction one such community hall in Palani which is abode of Lord Karthik and it is a famous pilgrim centre but it is not included. In this juncture I request the Hon'ble Railway Minister to sanction one such community hall to Palani.

Sir, Indian Railway is one of the largest railway networks in the world with b3,122 kms of track, 7681 locos, 4476 coaches 2,14,760 wagons(unit) having 14 million passengers, 1.5 MT freight, crossing, 1 lack signals, 8081 stations, 40,000 level crossing and involving 6 lack front line operating and maintenance staffs by running 14761 trains daily. Even though Government has to spend more money for the improvement of the system particularly safety. The number of accidents had reduced drastically from 2131 in 1960-61 to 325 in 2003-2004. Safety index also reduced from 5.50 in 1960-61 to 0.39.

Construction of Road over/under bridges is a joint venture of State Governments and Railways. Railways construct Bridges proper over the tracks and approaches are constructed by the State Government. In some of the cases even though State Government completed approach road works Railways failed to complete the bridge work. For example Ondipudur Railway over bride work in Coimbatore and Engiyoor Railway over Bridge in Erode are long pending works. I urge upon the Railway Ministry to complete the above ROB works as early as possible.

---

* The speech was laid on the Table

Sir in my Palani Parliamentary Constituency in Vedachenthoor Taluk Nallamanaickenpatty village is situated near Dindigul – Karur BG Line. East of the above railway line Dindigur-Karur road is available. The people of that region have to go to Eriodu to purchase domestic goods, medicine and other things. Since there is no level crossing is available, people are going Thottanampatty and reaching Erode. It causes unnecessary hardships to public. Large number of Bakeries are also available. Transporting made goods also crossing long distance. Hence a level crossing is necessary near Nallamanaickenpatty.

Sir in Gddanchatram Gandhipuram is a part of the town. It is Ward Nos 5,6,7. Nearly 10000 public are residing in that area. They are not having any approach road from NH 209 since north of Gandhipuranmis totally railway land. A subway is necessary for Gandhipuram.

Sir, Erode is one of the famous junction connecting North and South. No facilities are available in that station. All the necessary facilities should be givent o Erode Railway Station.

I am thanking the Hon'ble Railway Minister Shri Laluji, Shri Veluji and Shri Rathwasi for sanctioning new BG Line between Erode and Palani via Chennimalai, Karagayam, Dharapuram during budget 2005-2006. Now the survey is going to be completed. I request the Hon'ble Railway Minister to speed up the work and sanction necessary fund for further work in this new proposal.

Whole Tamil Nadu is thanking our Hon'ble Railway Minister Veluji to sanction the Salem Railway Division but it is not yet started. I request the Hon'ble Minister to allocate sufficient fund to speed up the work to from Salem Division.

Sir, in my constituency Gddanchatram, Palani are oldest railway stations. No facilities are available in those stations. Gddanchatram is famous for vegetables. There is big market in Gddanchatram. Large quantity of vegetables are transported to Northern Indian and other parts. Hence I request the Railway Minister to allocate necessary fund to improve the railway station. The town Palani is a pilgrim centre. Large number of devotees are coming to Palani. Palani railway station is having very vast land. But those are lying vacant, Everywhere we can see only thorny bushes. People can't go in night time. I seek the intervention of railway ministry and allocate sufficient fund to develop the Palani Railway Station.

During the last budget conversion of Dindigeal-Coimbatore BG Line was announced but necessary fund was not allocated.

I request the Hon'ble Railway Minister to allocate necessary fund for the conversion BG Line within short period.

Once again I am making the Railway Minister for taking effective steps to improve the Indian Rails.

I am supporting the demand and thanking the chairperson once again.

श्रीमती सुस्मिता बाउरी (विणुपुर) : सभापति महोदय, धन्यवाद। रेलवे की सप्लीमेंट्री डिमांड्स फोर ग्रांट्स की चर्चा पर भाग लेने के लिए आपने मुझे समय दिया, इसके लिए आपको मैं बहुत-बहुत धन्यवाद देती हूं और अपनी पार्टी की तरफ से समर्थन भी करती हूं। रेल का विाय जब भी संसद में आता है, चाहे बजट हो या सप्लीमेंट्री डिमांड्स हो तो सारे सांसद इस विाय पर चर्चा करने के लिए आग्रह करते हैं, क्योंकि इसमें सभी माननीय सदस्य अपने क्षेत्र या सारे देश के डेवलपमेंट की बात रख सकते हैं।

महोदय, मैं मंत्री जी को धन्यवाद देती हूं कि कुछ दिन पहले इन्होंने हमारे यहां बांकुरा, रांची और हथिया एक्सप्रैस चालू की, इस कारण से बांकुरा और झारखंड की राजधानी रांची की तरफ आना-जाना ठीक हो गया। अब लोग कम समय और कम खर्चे में आ-जा सकेंगे। मैं मंत्री जी से बोलना चाहती हूं कि हमारा जो संसदीय क्षेत्र है, वह अभी तक रेलवे से नहीं जुड़ा है। आज भी वहां के लोग रेल के लिए बांकुरा आते हैं। वहां सारे लोग सड़क से आते हैं। आज भी वह इलाका पिछड़ा हुआ है, क्योंकि वह रेल से अभी तक नहीं जुड़ा है। हमारे इलाका बहुत सुंदर है, जंगल इलाका है, ऐसे लगता है कि प्रकृति ने इसे अपने हाथ से सजाया है। यहां बहुत से टूरिस्ट सपोर्ट्स है। हमारे राज्य से एवं अन्य राज्यों से बहुत से लोग इसे देखने के लए आते हं। इससे गांव के लोगों का आर्थिक ि वकास होता है, इसलिए वहां अगर रेल चलेगी तो बहुत अच्छा होगा और इससे बेरोजगारी भी थोड़ी कम होगी। इसलिए मैं चाहती हूं कि बांकुरा, मुकुटमणिपुर रेल लाईन का काम चल रहा है, इसका सर्वे का काम भी हो गया है। इसलिए यह काम जल्दी से जल्दी होना चाहिए। इसके लिए ज्यादा से ज्यादा फंड मिलना चाहिए तथा यह टाटा तक जुड़ जाना चाहिए। मुकुटमणिपुर में रेल का एक गेस्ट हाउस होना चाहिए। विणुपुर, ताराकेश्वर लाईन, जिसका काम ताराकेश्वर से पहले शुरू हो गया था, अब यह विणुपुर से भी शुरू हो गया। मैं आपको धन्यवाद देना चाहती हूं कि ये रेल लाईन का काम दोनों तरफ से हो रहा है, इसका काम भी जल्दी से जल्दी होना चाहिए और यह जो ताराकेश्वर से विणुपुर जा रहा है, इस लाईन पर जयपुर नाम से रेलवे स्टेशन होना चाहिए। अभी जिसे गोकुलनगर नाम पर रखा है, उसके बदले में उसका नाम जयपुर रखना चाहिए। हमारी जो बी.डी.आर. ट्रेन बांकुरा से सोनामुखी तक जा रही है, उसका काम भी जल्दी से जल्दी पूरा होना चाहिए और रायनगर तक होना चाहिए।

महोदय, मेरे इलाके की दो-चार मांगे और हैं, उन्हें भी मैं आपके सामने रखना चाहती हूं -

Construction of a third platform at Bankura and Bishnupur railway stations to cope with the increasing burden.

Construction of a rail over bridge at Bhadul More-Bankura-Bishnupur railway crossing on NH-60 to avoid heavy traffic jams.

To approve manned-level crossing at vital crossings in the B.D.R. Railway.

To approve and sanction a new project of railway link from Bankura to Raniganj which will be commercially viable.

To develop new spacious waiting halls at Bankura Railway station and extend the present booking offices at Bankura and Bishnupur.

To develop a market complex at vacant land near Bankura railway station and a railway park at old B.D.R. railway station area.

To exempt Purulia Express, Rupasi Bangla Express and Aranyak Express from super-fast category in view of backwardness of the area.

To make Howrah L.T.T. Samarasta Express twice a week, and Cochin-Patna Express and New Delhi-Puri Express daily in view of passenger traffic viability.

हमारा जो हावड़ा और सियालदा स्टेशन है, यह बहुत भीड़-भाड वाला स्टेशन है। वहां बहुत लोकल ट्रेनें चलती हैं। कलकत्ता के आसपास से बहुत सारे लोग इस लोकल ट्रेन से आते-जाते हैं, लेकिन आपने लोकल ट्रेन की संख्या को नहीं बढ़ाया, इसे आपको बढ़ाना चाहिए। आपने जिन ट्रेनों को सुपर फास्ट किया है, उन्हें सुपर फास्ट न करके फास्ट पैसेंजर ट्रेन की संख्या ज्यादा से ज्यादा बढ़ाई जाए, जिससे आम जनता को फायदा हो।

सभापति महोदय, मैंने मंत्री महोदय से आग्रह किया था कि जो फ्रेट कॉरीडोर सोननगर तक है, उसे हल्दिया तक बढ़ाया जाए। मुझे विश्वास है कि उसे हल्दिया तक बना दिया जाएगा। मैं आपके माध्यम से मंत्री जी से निवेदन करना चाहती हूं कि ट्रेन में यात्रियों की सुरक्षा होनी चाहिए। रेल में यदि कोई यात्री बीमार हो जाए, तो उसे तत्काल मैडीकल फेसिलीटी उपलब्ध कराने की दृटि से डाक्टर होना चाहिए। हर छोटे-बड़े स्टेशन पर पीने के पानी की सुविधा होनी चाहिए। हर स्टेशन पर लेडीज एंड जैंट्स टॉयलेट की सुविधा दी जानी चाहिए। ट्रेन एवं प्लेटफॉर्मों की ठीक प्रकार से सफाई की व्यवस्था की जानी चाहिए। पुराने कोचेज को बदलकर नए कोचेज लगाए जाने चाहिए। मैंने मंत्री जी से निवेदन किया था कि हावड़ा-चक्रधरपुर ट्रेन के कई कोच बहुत पुराने हो गए हैं, इसलिए उन्हें बदला जाए। मैं आशा करती हूं कि उन्हें शीघ्र बदला जाएगा। पीर डोबा स्टेशन पर पुरुलिया एक्सप्रैस और रूपासी-बांग्ला एक्सप्रैस के स्टॉपेज होने चाहिए।

महोदय, विणुपुर रेलवे स्टेशन ऐतिहासिक टूरिस्ट्स स्पॉट है। वहां बहुत बड़ी संख्या में यात्री आते हैं। मेरा आग्रह है कि उस स्टेशन का मॉडर्नाइजेशन एवं ब्यूटीफिकेशन किया जाए, तो अच्छा रहेगा। हमारे कलकत्ता को गरीब रथ रूपी रेल सेवा नहीं मिली है। मैं आशा करती हूं कि कलकत्ता के लोग मंत्री महोदय की कृपा से इस सेवा से वंचित नहीं रहेंगे और वहां के लिए आप शीघ्र गरीब रथ रेल सेवा प्रारंभ कर देंगे। भारत का तेजी से आर्थिक विकास हो रहा है। देश के अनेक गरीब स्टूडेंट्स ऐसे हैं जिन्हें रेलवे आर्थिक सुविधाएं दे सकता है। यदि रेलवे देश के गरीब एवं युवा स्टूडेंट्स को आर्थिक सुविधा देगा, तो बहुत अच्छा रहेगा। इससे हमारे भारत का नौजवान और स्टूडेंट तरक्की करेगा। इतना ही कहकर मैं रेलवे की डिमांड्स फॉर ग्रांट्स का समर्थन करती हूं।

श्री अशोक अर्गल (मुरैना) : सभापति महोदय, सबसे पहले तो मैं आपसे आग्रह करना चाहूंगा कि मेरा स्थान पीछे की लाइन में है। इसलिए मैं इस स्थान से बोलने की अनुमति चाहता हूं।

सभापति महोदय :आपको इस स्थान से बोलने की अनुमति दी जाती है।

श्री अशोक अर्गल : सभापति महोदय, मुझे रेलवे की अनुपूरक अनुदान मांग वर्ा 2006-07 पर बोलने का अवसर प्रदान करने के लिए मैं आपको धन्यवाद देते हुए निवेदन करना चाहता हूं कि श्री लालू प्रसाद जी को रेलवे का बजट प्रस्तुत करते हुए दो साल हो गए हैं। उनके द्वारा देश की अनेक रेल योजनाओं हेतु प्राथमिकता के आधार पर बजट दिया गया है, परन्तु मध्य प्रदेश को सामुदायिक भवन, प्लेटफॉर्म विस्तार आदि के लिए धन देकर औपचारिकता पूर्ण कर दी गई है। यह सही है कि रेलवे के स्टॉपेज बढ़ाए गए हैं, कई गाड़ियां चलाई गई हैं, रेलवे को फायदा पहुंचाने का प्रयास किया गया है। रेलवे में अनेक दृटियों से सुधार की शुरूआत उनके द्वारा की गई है। इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देना चाहता हूं।

महोदय, मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी का ध्यान उत्तर मध्य रेलवे की ग्वालियर से श्योपुरकलां छोटी रेल लाइन पर चलने वाली रेलगाड़ी की ओर दिलाना चाहता हूं। मंत्री महोदय तो जा रहे हैं।

सभापति महोदय :श्री आर. वेलु, माननीय रेल राज्य मंत्री सदन में उपस्थित हैं। आप अपनी बात जारी रखिए।

श्री अशोक अर्गल : सभापति जी, रेलों के सुधार के संबंध में मेरे द्वारा जितने भी पत्र माननीय रेल मंत्री/ राज्य मंत्री, श्री आर.वेलु जी को लिखे गए हैं, उन सबके मुझे निगेटिव उत्तर आए हैं। मैं माननीय मंत्री जी से निवेदन करना चाहता हूं कि पिछले 10 वर्ों में मेरे द्वारा रेल मंत्रालय को लिखे गए किसी पत्र का पॉजीटिव उत्तर नहीं आया है।

महोदय, ग्वालियर-श्योपुरकलां रेलवे लाइन 100 वर्ा पूर्व डाली गयी थी। आज उसकी बहुत दयनीय स्थिति है। वहां ट्रेन 20-25 किलोमीटर प्रति घंटे की रफ्तार से चलती है। उस गाड़ी में बरसात में यात्री भीगते हैं, गर्मी में यात्री लू के थपेड़े सहते हैं और सर्दियों में सर्दी से ठिठुरते हैं। पूरी गाड़ी चम्बल के आदिवासी पिछड़े क्षेत्र से गुजरती है। यदि आप जांच कराना चाहते हैं, तो जांच करा सकते हैं। चम्बल क्षेत्र के आदिवासी पिछड़े लोग सपना देख रहे हैं कि उसका गेज परिवर्तन किया जाए। मैंने पिछले साल और इस वर्ा के रेलवे के बजट देखे हैं, लेकिन ग्वालियर-श्योपुरकलां और ग्वालियार से कोटा की रेल का गेज परिवर्तन नहीं हुआ है। ग्वालियर से श्योपुरकलां तक रेलगाड़ी 10 घंटे लेती है। कई बार रेलगाड़ी, रेल पटरी से उतर जाती है। ...(व्यवधान)

रेल मंत्री (श्री लालू प्रसाद) : पहले आप अपने आप में परिवर्तन कीजिए, फिर हम रेलगाड़ी में परिवर्तन करेंगे।

श्री अशोक अर्गल : महोदय, उस गाड़ी में कोई शौचालय एवं पानी तथा अन्य सुविधाएं नहीं है। यह रेलगाड़ी 10 घंटे में अपना सफर पूरा करती है, लेकिन उसमें कोई शौचालय व अन्य सुविधाएं तथा

पानी का इंतजाम नहीं है। आप इसकी जांच करवा सकते हैं। मैं आपकी कैसे गलत तारीफ कर सकता हूं क्योंकि पूरा देश देख रहा है। आप रेलवे के लिए काफी काम कर रहे हैं, लेकिन मैं बड़े कट के साथ कह रहा हूं। यदि मैं तारीफ करूंगा तो यह गलत तारीफ मानी जाएगी। मैं मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि यदि आप गेज परिवर्तन का काम अपने कार्यकाल में करवाते हैं तो मैं मुरैना से पैदल पटना तक चलकर आपके लिए माला लेकर आ सकता हूं। मैं सत्य बोल रहा हूं। यदि आप इस बारे में कुछ कहना चाहते हैं तो आपका बहुत-बहुत धन्यवाद।

महोदय, मंत्री जी ने विदेशों में देखा होगा कि वंहा सार्वजनिक शौचालय कैसे होते हैं। मेरी मांग है कि उसी तरह के शौचालय हमारे देश में भी बनाए जाएं, भले ही उसके लिए दो रूपये की जगह पांच रूपये लिए जाएं, गरीबों से कम लिए जाएं, लेकिन अच्छी क्वालिटी के शौचालय बनने चाहिए। उत्तर-मध्य रेलवे का मुरैना प्रमुख स्टेशन है। बीसियों शहरों की गाड़ियां यहां से गुजरती हैं। यहां रेलवे का एक फाटक बंद कर देने से पूरे मुरैना की स्थिति खराब हो गयी है। यहाँ फाटक के बदले एक रेलवे ओवरब्रिज आज से 25 साल पहले बनाया गया था, जोकि काफी घूमकर निकलता है। लोगों को घूमकर जाने से परेशानी होती है। वहां पटरी क्रासिंग करने पर आपके आरपीएफ के जवान लोगों पर जुल्म ढाते हैं। लोगों को चुपचाप पकड़कर ले जाते हैं और उनसे पांच-पांच सौ रूपये तक ले लेते हैं, और नहीं देने पर धमकी देते हैं कि हम आपको जेल की हवा खिला देंगे। वहां से दलित, पिछड़े वर्ग के लोग गुजरते हैं। जिस फाटक को बंद किया गया है, उसके कारण मुरैना कॉलेज के छात्रों को परेशानी होती है, हाथ-ठेला, रिक्शा वालों और शमशान जाने वालों को परेशानी होती है। आप इसकी जांच करवा सकते हैं। रेलवे जनता के हित में काम करता है, लेकिन यह फाटक बंद

करने से मुरैना की जनता का अहित हुआ है। मैं मंत्री जी को मुरैना के सौ लोगों का टेलीफोन नम्बर लाकर दे सकता हूं, यदि आप उनसे बात करेंगे तो वे भी आपको बताएंगे कि फाटक बंद करने से मुरैना की जनता को कितनी असुविधा हो रही है, इससे कितने नागरिक प्रभावित हो रहे हैं। आप इसकी जांच करवा सकते हैं।

महोदय, दिल्ली से भोपाल जाने के लिए मुरैना मध्य प्रदेश का पहला स्टेशन पड़ता है। यदि चम्बल सम्भाग के इस मुख्यालय पर भोपाल एक्सप्रेस का ठहराव होता है तो वहां के लोगों को दिल्ली जाने अथवा भोपाल जाने में सुविधा हो सकती है तथा भोपाल से मुरैना आने में भी सुविधा हो सकती है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आपका समय समाप्त हो गया है।

...(व्यवधान)

श्री अशोक अर्गल : महोदय, आप समय को 15 मिनट के लिए बढ़ा दीजिए या माननीय संसदीय कार्यमंत्री जी से समय बढ़ाने के लिए कह दीजिए।

महोदय, हमारे यहां बहुत समय से सचखण्ड एक्सप्रैस और कर्नाटक एक्सप्रैस के ठहराव की मांग की जा रही है। यदि इनका ठहराव मुरैना में होगा तो इससे लोगों को काफी सुविधा हो जाएगी। वानमोर स्टेशन मेरे संसदीय क्षेत्र का औद्योगिक क्षेत्र है। वहां मात्र छत्तीसगढ़ एक्सप्रैस का ठहराव होता है, जो पिछले दस साल से रूक रही है। मैं चाहता हूं कि मालवा, महाकौशल और उत्कल एक्सप्रैस ट्रैनों में से किसी एक गाड़ी का ठहराव वानमोर स्टेशन पर कर दें, ताकि वहां के नागरिकों को सुविधा मिल सके।

महोदय, मध्य प्रदेश में कई रेलवे क्रासिंग्स हैं। मंत्री जी अभी यूरोप, फ्रांस, अमरीका घूमकर आए हैं। आप ट्रैनों की स्पीड बढ़ा रहे हैं, लेकिन सड़क पर चलने वाले वाहनों की स्पीड आपने कम कर दी है। मैं चाहता हूं कि देश के सभी रेलवे क्रासिंग्स का आप सर्वे करवाएं। कुछ राज्य ऐसे है, जो आपको आरओबी के लिए आधा धन देने के लिए तैयार हो जाएंगे। यदि कुछ राज्य आधा धन नहीं दे पा रहे हैं, तो आप पूरा पैसा लगा दें। रेलवे को इससे क्या फर्क पड़ता है। मैं चाहता हूं कि आप पूरे देश में आरओबी बनवाएं ताकि जनता को सुविधा मिल सके।

महोदय, मेरे संसदीय क्षेत्र मुरैना के लालोर क्रासिंग, शिकारपुर चौकी, वानमोर-शनिचरा, जहां शनिदेव का मंदिर है, टेकरी मालनपुर क्रासिंग पर ओवरब्रिज बनाने की आवश्यकता है। मैं आपसे अनुरोध करना चाहता हूं कि आप चम्बल के पिछड़े क्षेत्र की तरफ ध्यान दें

मैंने जो बातें कही हैं, यदि आप मेरी माँगों से सहमत हैं और चम्बल क्षेत्र के लिए कुछ करते हैं, तो मैं पदयात्रा करके आपके बिहार में पटना तक माला लेकर आऊंगा।...(व्यवधान)मेरा इरादा पक्का है, कभी भी कोई दल नहीं बदला जायेगा।

श्री शंखलाल माझी (अकबरपुर) : रेलवे के अनुदान बजट में हिस्सा लेने के लिए अवसर देने हेतु धन्यवाद देते हुए रेल मंत्री जी के सपनों की रेल, जो दुनिया के नंबर एक पर ले जाने की सोच थी, साधूवाद देता हूं। किंतु साथ ही कथनी को कर्म में तब्दील कर सकें यह शुभकामनाएं देते हुए कहना चाहूंगा कि रेल चूंकि हिंदुस्तान की आम आवाम की आवश्यकता ही नहीं, आम हिंदुस्तान की जीवन पहचान है। ऐसी हालत में रेल किसी क्षेत्र, प्रदेश विशेा के विकास तक सीमित न करते हुए पूरे देश के प्रत्येक हिस्से में इसका संचालन होता रहे, अन्यथा शरीर के जिस हिस्से में रक्त संचार नहीं होता, उसमें लकवा मार जाता है। ठीक उसी तरह उत्तर प्रदेश का भी ध्यान दिया जाए। पूर्वोत्तर रेलवे का मुख्यालय गोरखपुर की जिस तरह उपेक्षा व अनदेखी की गयी, वह किसी से छुपी नहीं है, न ही पूर्वांचल से संचालित होने वाली सभी ट्रेनों को गोरखपुर के बजाए जिस प्रकार एक प्रदेश विशेा से संचालित किया गया, वह भी एक तरफा व्यवस्था का द्योतक है।

उत्तर प्रदेश में रेलवे के लंबित परियोजनाओं को नजरंदाज किया जाना वह भी क्षेत्रीयता के प्रति उपेक्षा का द्योतक है। रेल वे की आवश्यक आवश्यकता लखनऊ से गोरखपुर तक (डबल लाइन ट्रैक),

विगत दो पंचवर्षीय योजनाओं का समय व्यतीत हो गया, गोरखपुर लखनऊ ट्रैक का अमान परिवर्तन नहीं किया जा रहा है। कार्य प्रगति अपने आप उपेक्षा की कहानी दर्शाती है। चूंकि लखनऊ, गोरखपुर और बरौनी होकर ट्रेनों का आवागमन 150 प्रतिशत से ज्यादा बढ़ चुका है तथा दूरस्थ फास्ट ट्रेनों के संचालन व गति में अनावश्यक विलंब होता है। ऐसी दशा में लखनऊ गोरखपुर तक डबल ट्रैक निर्माण कराया जाए तथा विद्युतीकृत संचालन की व्यवस्था निहायत आवश्यक है, को दृटिगत करते हुए लखनऊ, गोरखपुर, बरौनी लाइन विद्युतीकृत लाइन संचालन से जोड़ा जाए।

अयोध्या में घाघरा नदी पर करोड़ों की लागत से बनाए गए पुल से रेल संचालन आयोध्या-मानिकपुर बस्ती होकर जाता है। बस्ती जाने के लिए 100 किलोमीटर घूमकर जाना पड़ता है, जिससे अनावश्यक विलंब ही नहीं होता, बल्कि यात्रियों को अनावश्यक व्यय भी करना पड़ता है। जिसे कटरा,

---

* The speech was laid on the Table

विक्रमतजोत, कलवारी, घनघटा होकर विश्व प्रसिद्ध सूफी संत महात्मा कबीर के मठ से होकर मगहर से जोड़ते हुए 70 किलोमीटर मार्ग निर्माण से एक तरफ नए लोग रेलवे से जुड़ेंगे तथा सीधा रूट बनने से रेलवे को भी अधिकाधिक आवागमन से अतिरिक्त लाभ भी अर्जित होगा।

नवसृजित जनपद अंबेडकरनगर में पुराने स्टेशन के प्लेटफार्म 25 डिब्बे के ठहराव लायक उच्चीकरण कराया जाए तथ छायादार बनाया जाए। हिंदुस्तान के प्रसिद्ध पावरलूम, हथकरघा सेंटर वाले स्टेशन अकबरपुर में वातानुकूलित विश्रामालय के चार कक्ष का निर्माण किया जाए।

निर्माणाधीन ओवर ब्रिज अकबरपुर जो विगत दो सालों से लंबित है, उसका तत्काल निर्माण कराया जाए।

नवसृजित जिला मुख्यालय खलीलाबाद में ठहराव के 25 बोगी के लिए मात्र एक प्लेटफार्म है, जिससे दूसरे प्लेटफार्म पर यात्रियों को चढ़ने-उतरने में अत्यधिक परेशानी होती है तथा गर्मी, बरसात जाड़े में छायादार प्लेटफार्म न होने से, निजात दिलाने हेतु छायादार प्लेटफार्म तथा 4 वातानुकूलित रिटायरिंग रूम बनाये जाएं।

इन्हीं शब्दों के साथ मैं रेलवे की अनुपूरक अनुदान का समथन करते हुए अपनी बात को समाप्त करता हूं।

कुँवर मानवेन्द्र सिंह (मथुरा) : सभापति जी, मैं सप्लीमेंटरी डिमांड्स फार ग्राण्ट्स (रेलवेज़) का हृदय से स्वागत करता हूं और साथ-साथ माननीय मंत्री जी का अपनी ओर से और अपने देश के समस्त निवासियों की ओर से, चाहे वे मजदूर हों, किसान हों, व्यवसायी हों या राजनैतिक लोग हों, सब की तरफ से माननीय श्री लालू प्रसाद जी, उनके मंत्रालय के दोनों माननीय मंत्री वेलू जी और श्री राठ वा जी और रेलवे बोर्ड के समस्त अधिकारियों एवं कर्मचारियों का हृदय से आभार व्यक्त करता हूं। मैं समझता हूं कि आज इस संसद में केवल माननीय सदस्यों ही नहीं, पूरा राट्र उनको धन्यवाद दे रहा है।

विशेाकर जहां से मैं आता हूं, वह भगवान राधा-कृण की जन्मस्थली है, क्रीड़ास्थल हैं, जिसके बारे में माननीय मंत्री जी ने कहा है कि वहां जो गुरूद्वारा है, जहां के उनके पूर्वज हैं, जहां इन्होंने देश को संदेश दिया है, वहां से निकले हैं, जहां प्रभु गिरिराज नि

वास करते हैं - मथुरा, वहां के सब बृजवासी भी आपके आभारी हैं कि आप प्रभु के वंशज इस देश के लिए विशेा कार्य कर रहे हैं। ... (व्यवधान)

अभी हमारे सम्मानित एन.डी.ए. के साथी अपने कार्यकाल की बात कर रहे थे। मैं भारतीय रेल पर डॉ. राकेश मोहन जी की अध्यक्षता में गठित विशेाज्ञ दल की जुलाई, 2001 की रिपोर्ट की एक पंक्ति पढ़ना चाहता हूं।

"भारतीय रेल वित्तीय संकट के कगार पर खड़ी है, दो टूक शब्दों में यदि वर्तमान प्रगति दर जारी रही तो वह दिन दूर नहीं, जब भारतीय रेल वित्तीय रूप से कंगाल हो जायेगी और अगले 16 वर्ाों में भारत सरकार पर 61 हजार करोड़ रुपये की अतिरिक्त देयता आन पड़ेगी। यदि सिर्फ संचालन के स्तर पर देखा जाये तो भारतीय रेल लाइलाज ऋण संकट के जाल में फंस चुकी है।"

यह बहुत दूर की बात नहीं, 2001 की रिपोर्ट की पंक्तियां है। पहले यह बड़े दुख की बात थी और आज यह बड़े गर्व की बात है, जिसे सारा देश जानता है कि माननीय मंत्री जी के कार्यकाल में अभी सिर्फ दो वर्ा गुजरे हैं, वहां भारतीय रेल ने करीब 14 हजार करोड़ रुपये का मुनाफा प्राप्त किया है। केवल मुनाफा ही नहीं, तमाम नई रेलें चलाई हैं, तीव्र गति से रेलें चली हैं और मेरे पास जो आंकड़े हैं, उनमें कैश सरप्लस करोड़ों रुपयों में है। यह वर्ा 2000-2001 तक 2350 करोड़ रुपये था, जो आज 2005-2006 में 13612 करोड़ रुपये हुआ है। फंड बेलैंस 2000-2001 तक 359 करोड़ रुपये था, जो आज 12,654 करोड़ रुपये हुआ है। ओपरेटिंग रेश्यो आफ परसेंट जो 98 प्रतिशत सन् 2000-01 में था, वह आज 83.8 प्रतिशत हो गया है। माल लदान, जो सन 2000-01 में 473 मिलियन टन होता था, वह आज बढ़कर 667 मिलियन टन पहुंच गया है, जो बड़ी प्रसन्नता की बात है। केवल इतना ही नहीं जो रेलों में प्रगति हुई है।...(व्यवधान)

सभापति महोदय : आप का टाइम समाप्त हो रहा है, आप अपनी बात को जल्दी समाप्त करिए।

कुँवर मानवेन्द्र सिंह : इसके अलावा पिछले दो सालों में रेल मंत्रालय ने रेलों में एक्सेल लोड बढ़ाकर, प्रति वेगन दस टन ज्यादा लोडिंग की है। वैगन टर्न ओवर राउंड टाइम घटाकर पांच दिन किया है। मात्र इन दोनों उपायों में 11 करोड़ टन ज्यादा लोडिंग करके 6000 करोड़ रूपए इस विभाग ने कमाए हैं। अपग्रेडेशन करके, गरीब रथ, 24 डिब्बे वाली गाड़ी चलाकर यात्री घाटे को कम किया गया है। 700 करोड़ रूपए से घटाकर कैटरिंग के व्यय को आधा किया है। निजी पार्टियों को कांट्रेक्ट ट्रेन चलाने की अनुमति देने जैसी योजना बनाकर रेलवे की प्रतियोगी धार को पैना किया गया है। इसके अलावा आंतरिक संसाधनों के अंतर्गत, दसवीं पंचवर्षीय योजना सन् 2001-06 तक जो राशि 28332 करोड़ रुपए थी, उसे बढ़ाकर सन् 2007 से 2015 तक एक लाख करोड़ रूपए किया गया है। सार्वजनिक निजी भागीदारी में पांच सौ अस्सी करोड़ रुपए के प्रावधान को बढ़ाकर एक लाख पचास हजार करोड़ रुपए किया गया है। बाजार ऋण 17 हजार 408 करोड़ से 50 हजार करोड़ किया गया है और सबसे पहली बार जो अद्वितीय कार्य होने जा रहा है कि बैंकर्स ने आकर रेलवे में इन्वेस्टमेंट की बात कही है, आज उनका झुकाव रेलवे की तरफ हुआ है, जबकि वे पहले रेलवे से बहुत दूर भागा करते थे। यह आपके रेल विभाग की उपलब्धता आपकी वजह से है। इसके लिए बजटीय सहायता 37502 करोड़ से बढ़कर 50 हजार करोड़ रूपए आपने की है। इन शब्दों के साथ, सारा देश आपके लिए आभार व्यक्त करता है और मैं इसके लिए आपको बधाई देता हूं कि हैवर्ड यूनिवर्सिटी ने आपके कार्यकलापों पर, दो साल में जिस तरह आपने प्रगति की है, उन पर विचार करना प्रारंभ किया है। इसके अलावा इंडियन इंस्टीट्यूट आफ मैनेजमेंट, बंग्लौर और अन्य मैनेजमेंट इंस्टीट्यूट आपकी इस प्रगति पर विचार कर रहे हैं। यूरोप में आप अभी गए थे। वहां भी आपकी भूरि-भूरि प्रसंशा वहां की यूनिवर्सिटीज ने की है और उन पर वे विचार और अध्ययन करने की योजना बना रहे हैं। इसके अलावा जितने भी मैनेजमेंट कोर्सेज हैं, उनमें आपसे प्रेरणा लेकर आपकी तमाम योजनाओं को रखा जा रहा है।

आपकी जो उपलब्धता रही है, इसके लिए मैं सरकार से मांग करूंगा कि माननीय रेल मंत्री, लालू प्रसाद जी को राट्रपति या प्रधानमंत्री जी द्वारा राट्रीय पुरस्कार से सम्मानित किया जाना चाहिए। पूर्ण सदन की तरफ से मैं यह मांग करता हूं और अन्य

मंत्रालयों को चाहिए कि आपसे तथा आपके मंत्रालय के सभी अधिकारियों से प्रेरणा लेकर भारत सरकार के हर क्षेत्र में प्रगति के पथ पर अग्रसर हों। मैं कहना चाहूंगा और मैंने हमेशा यह मांग की है कि जो सदर्न एरियाज हैं, जिस तरह दिल्ली में पापुलेशन प्रेशर बढ़ता जा रहा है, यहां नौकरी करने के लिए हर क्षेत्र से, राजस्थान हरियाणा, उत्तर प्रदेश, मध्यप्रदेश की सरहदों से लोग आते हैं, इसलिए यहां ईएमयू की व्यवस्था कम से कम डेढ़-डेढ़ सौ किलोमीटर तक करायी जाए, जिससे लोग रोज आएं और चले जाए और दिल्ली पर भी प्रेशर कम हो सके, इसलिए इसके लिए मैं आपसे मांग करूंगा।

दूसरी बात, आपने मथुरा-पटना ट्रेन की घोाणा बजट में की थी, इस संबंध में कलकत्ता की मांग भी आई है, अभी वह ट्रेन नहीं चली है, उसे चलाया जाय। आपने खुर्जा से सर्वे कार्य आरंभ कराया है। आने वाले बजट में मैं मांग करूंगा कि उस पर आप रेलवे लाइन डलवाएं। इसके अलावा तीन फ्लाइ ओवर्स मछली मंडी, खटीकरा और छाता, जो हमारे यहां मुख्य हाइवे पर हैं, उनकी भी आप व्यवस्था कराने की कृपा करें।

मैं आपसे आग्रह करूंगा कि जैसे अन्य माननीय सदस्यों ने मांग की है कि फ्लाई ओवर्स जो हाईवेज़ या मुख्य मार्गों पर हैं, उन पर रेलवे ऐसी योजना बनाए, जिससे लोगों को सुविधा प्रदान करवाई जा सके।

मंत्री जी, अभी भगवान राधा-कृण की जन्मस्थली की बात कर रहे थे। गिरिराज पर्वत जिसे भगवान ने ब्रजवासियों का सहारा लेकर अपनी उंगली पर उठाया था, गोवर्धन होते हुए मथुरा से अलवर एक रेलवे लाइन जाती है, उसे बरसाना, नंदगाव और कोसी से मिलवा दिया जाए, जिससे तीनों धार्मिक क्षेत्र कवर हो सकें। इसके अलावा और बहुत से कार्य हैं जो मै आपको लिखकर दे दूंगा।

अंत में मैं बजट का समर्थन करता हूं और आपको धन्यवाद देता हूं।

श्री रवि प्रकाश वर्मा (खीरी) : सभापति महोदय, आपने मुझे रेलवे की अनुपूरक मांगें 2006-07 पर अपने विचार रखने का अवसर दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करना चाहता हूं। माननीय लालू प्रसाद यादव जी ने अपनी योग्यता और मेहनत से निरंतर घाटे में चलने वाले इस उपक्रम को मुनाफे के उपक्रम में बदलने का कार्य किया है और इस साल भारतीय रेलवे करीब बीस हजार करोड़ रुपये का मुनाफा कमाने जा रही है, मैं इसके लिए विशेा तौर पर मंत्री जी, उनके सभी सहयोगियों और विभागीय कर्मचारियों, जिनकी मेहनत से यह कार्य संभव हो पाया है, बधाई देना चाहता हूं।

विशेा बात यह है कि आज की तारीख में जो सबसे बड़ी चुनौती हमारे सामने है, वह है कि एक तरफ हम आर्थिक विकास की तरफ आगे बढ़ें, रेलवे को आगे बढ़ाएं और दूसरी तरफ हिन्दुस्तान के आम आदमी का भी ख्याल रखें। मैं इस बात के लिए मंत्री जी को बधाई देना चाहता हूं कि उन्होंने एक तरफ रेलवे को मुनाफा कमाने का संगठन बनाया और दूसरी तरफ आम जनता के आर्थिक विकास के क्रम को भी ख्याल में रखा है। उन्होंने कई श्रेणियों में किराए सीमित रखने या कम करने का प्रयास किया है, जिसके लिए वह बधाई के पात्र हैं।

यह सप्लीमैंट्री बजट विशेा तौर पर भारतीय रेल को कश्मीर पहुंचाने के लिए पैसे का अरेंजमैंट करने के लिए लाया गया है। इसके लिए मैं विशेा बधाई देना चाहता हूं कि पहली बार आपके प्रयासों और माननीय प्रधान मंत्री जी के सपनों के अनुसार रेलवे कश्मीर पहुंचने जा रही है।

यह बहुत आवश्यक हो गया है कि रेलवे की सेवाओं के स्तर को अंतर्राट्रीय स्तर पर पहुंचाया जाना चाहिए। वर्क कल्चर को भी अंतर्राट्रीय स्तर तक पहुंचाया जाना चाहिए। लगातार रेलवे का कार्यभार बढ़ रहा है और जो ट्रैंड दिखाई पड़ रहा है, उससे लगता है कि सिस्टम के माडर्नाइजेशन हेतु विशेा तौर पर प्रयास करने की जरूरत है।

हिन्दुस्तान का आंतरिक पर्यटन बहुत महत्वपूर्ण सैक्टर है और रेलवे उसका बहुत महत्वपूर्ण हब है। मै आपके माध्यम से माननीय मंत्री जी से कहना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान के आंतरिक पर्यटन को बढ़ाने के लिए विशेा कार्य योजनाएं बनाने का कार्य किया जाए क्योंकि यह पूरे हिन्दुस्तान के आर्थिक विकास के लिए बहुत महत्वपूर्ण कदम साबित होगा।

आतंकवाद हमारे युग की बहुत बड़ी समस्या है, जिसकी एक झलक पिछले दिनों मुम्बई में हमने देखी था। दुर्भाग्य की बात है कि हमारे अधिकतर स्टेशन पुराने हैं, यातायात की प्रणाली वही है - हमने पहले कभी सोचा भी नहीं था कि ऐसा समय आएगा। अब समय आ गया है जब आतंकवाद के प्रति स्पट नजरिया रखते हुए स्टेशनों का डिज़ाइन ऐसा बनाया जाए, जिससे हम आतंकवाद की समस्या से निपट सकें।

रेलवे यातायात का बहुत महत्वपूर्ण साधन है। बड़े नगरों के पास करीब सौ से डेढ़ सौ किलौमीटर तक लोग रोज यात्रा करते हैं, क्योंकि उन्हें नौकरी के लिए जाना होता है। रेलवे को मास ट्रांज़िट रैपिड ट्रांसपोर्ट सिस्टम की तरह काम करने की जरूरत है। मैं मंत्री जी से आग्रह करना चाहता हूं कि हिन्दुस्तान में जितने भी बड़े शहर हैं, उनके लिए विशेा तौर पर योजनाएं बनाई जाएं, जिससे लोग सौ, दो सौ किलोमीटर से रोज आकर नौकरी करके वापिस घर जा सकें। आप इस योजना को शीघ्र अंजाम देंगे, ऐसी मुझे आशा है।

मंत्री जी ने माल ढुलाई के लिए डेडीकेटिड रेलवे कॉरीडोर की कल्पना की है। मुझे लगता है कि आने वाले समय में इसके दूरगामी परिणाम निकलने वाले हैं। पहले जब भी बजट भााण हुए हैं, मैंने उसमें एक बात बार-बार कही है कि रेलवे के ऊपर यह जिम्मेदारी है कि पश्चिमी यूरोप से लेकर साउथ ईस्ट एशिया तक हम एक लैंड कॉरीडोर का सपना देखें।

19.00 hrs.

यह बहुत ही महत्वपूर्ण बात है कि पोस्ट लिब्रेलाइजेशन, हमारी धरती पर जो ग्लोबलाइजेशन हो रहा है, उसके बाद हिन्दुस्तान के लिए अपार संभावनाएं जन्म ले रही हैं। मुझे लगता है कि इस कल्पना से, इस मेगा प्रौजेक्ट के माध्यम से हम हिन्दुस्तान को बहुत बड़ी आर्थिक महाशक्ति बनाने की क्षमता रखेंगे। इसके साथ ही हिन्दुस्तान के जो पढ़े-लिखे नौजवान हैं, जो हमारे कार्य कुशल श्रमिक हैं, जो हमारे अतंर्राट्रीय प्रोफेशनल्स हैं, उनको यूरोपियन लाइन में जाने के लिए बहुत ही बढ़िया एक्सेस मिल जायेगा। मैंने पिछली बार भी इस बात को उठाया था। मुझे आशा है कि रेल मंत्रालय ने इस संबंध में कुछ कार्य किये होंगे। मैं भारत सरकार से भी इस बात का आग्रह करना चाहता हूं कि वह विशेा पहल करते हुए रेलवे के साथ काम करें और जो कूटनीतिक समस्याएं हैं, उन्हें दूर करने का प्र ायास करें जिससे पूरी धरती के ऊपर जो नयी अर्थव्यवस्था बन रही है, उसमें हिन्दुस्तान का स्थान एक बड़े बाजार के रूप में आगे बढ़ सके। यह मेगा

प्रौजेक्ट है। मैं समझता हूं कि रेलवे विभाग सक्षम है। वह इस फील्ड को लेकर आगे चल सकता है।

सभापति महोदय, मैं आपके माध्यम से अपने क्षेत्र की कुछ बातें कहना चाहता हूं। एक बहुत ही महत्वपूर्ण प्रश्न है कि हमारे यहां पूर्वोत्तर रेलवे में बरेली, पीलीभीत, लखीमपुर, सीतापुर लखनऊ जाने वाला प्रखंड है। उस प्रखंड को ब्राडगेज करने के बारे में हम पहले भी माननीय रेल मंत्री जी को बता चुका हूं। हमारे बरेली के सांसद श्री सन्तोा गंगवार जी यहां बैठे हुए हैं। उन्होंने भी उसमें बहुत पहल की है। हमारी पीलीभीत की सांसद श्रीमती मेनका गांधी जी ने भी इसमें बहुत पहल की है। हमारे इलियाज आजमी जो शाहबाद के सांसद हैं, उन्होंने भी बहुत पहल की है। मैंने भी इसमें प्रयास किया है। हमारे सीतापुर और मिसरिख के सांसद राजेश वर्मा और अशोक कुमार रावत आदि सबने मिलकर प्रयास किया है। लेकिन आज तक हम इस प्रखंड को ब्राडगेज में कन्वर्ट नहीं कर पाये जबकि हमारे पूरे क्षेत्र का आर्थिक विकास इसी चीज पर रुका हुआ है। मैं एक बार पुनः आपसे प्रार्थना करना चाहता हूं कि प्र ाथमिकता के आधार पर आप इस रेल प्रखंड को ब्राड गेज में कन्वर्जन करने की मेहरबानी करें जिससे हमारे क्षेत्र का आर्थिक विकास हो सके।

सभापति महोदय, बहुत लम्बे समय से हमारे क्षेत्र में फरूखाबाद से शाहजहांपुर होते हुए गोला गोकणनाथ के लिए एक स र्वे कराया गया था। पिछले र्वा भी आपने अद्यतन सर्वे कराया है लेकिन इस पर कोई कार्य चालू नहीं किया गया है। पिछली 27 तारीख को आपने प्रश्न काल में मुझे अवगत कराया था कि ऐसी करीब 45 लाइनें हैं जिन पर कार्य चालू किया गया है जिनके जो मानक हैं, रिटन है, वह औसत से कम आते हैं। मैं फिर आग्रह करना चाहता हूं कि आप इस महत्वपूर्ण रेल मार्ग को भी लेने की मेहरबानी करें। मेरे संसदीय क्षेत्र में बहुत ही महत्वपूर्ण दुधवा नैशनल पार्क है। इसमें मैलानी से होकर गौंडा लाइन गुजरती है। इस लाइन से जंगल में कई बार शेर कटकर मर गये हैं, कई बार हाथी कटकर मर गये हैं। बहुत से संरक्षित जानवर उसमें कटकर मर गये हैं। एक बड़ी पापुलर डिमांड हो रही है कि पलिया कलां से मझगई होते हुए निघासन और सिंगाही होते हुए बेलरायां तक उसे डायवर्ट करके एक नया सर्वे कराया जाये जिससे स्थानीय जनता उसका लाभ उठा सके। जो रास्ता घने जंगलों से, सेंचुरी से होकर गुजर रहा है, उसको बाहर से पहुंचाया जाये। ...(व्यवधान)

हमारे यहां पर पीलीभीत बस्ती मार्ग बहुत ही महत्वपूर्ण बॉर्डर रोड है जो सामरिक महत्व का मार्ग है। इसमें तीन आरओबीज बनने हैं। एक वनभल्लिया में, दूसरा फरधान और तीसरा लखीमपुर सदर के पास राजापुर में है। यह बहुत ही महत्वपूर्ण हाई वे हैं जिसमें काफी तादाद में बहुत महत्वपूर्ण ट्रैफिक गुजरता है। इसके आरओबीज बनाने की जरूरत है। ...(व्यवधान)

मेरा एक प्वाइंट बहुत महत्वपूर्ण है। मेरे क्षेत्र के लोग देख रहे हैं। आज मुझे अपनी बात उठाने का मौका मिला है। लखीमपुर में हमारे जनपथ का मुख्यालय है। उसके बीच से रेल लाइन गुजरती है। वहां पर हमें एक आरओबी बनाने की जरूरत है। मैं आपके माध्यम से कहना चाहता हूं कि आप सदर को मॉडल रेलवे स्टेशन के तौर पर विकसित करने की मेहरबानी करें। आखिर में, मैं एक बात कहना चाहता हूं कि आपने रेलवे को माडर्नाइज किया है। वहां बहुत बड़ी तादाद में गरीब लोग वेंडर की तरह काम करते रहे हैं। रेलवे का निगम बनने के बाद उनकी जिंदगी के लिए समस्या पैदा हो रही है। मैं आपसे अनुरोध करूंगा कि आप बहुत बड़े समाज वादी रहे हैं। आप इन गरीबों का ख्याल रखेंगे और उनकी रोजी-रोटी खत्म नहीं होने देंगे।

डा. सत्यनारायण जटिया : सभापति महोदय, माननीय रेलमंत्री जी से कल हुई थी मुलाकात, सुधार के कर रहे हैं प्रयास आप तो रेल, मेल, एक्सप्रेस और यात्री रेलगाड़ियों में जनसामान्य की सुविधाओं का विस्तार आप कीजिए। कीजिए ऐसे प्रबन्ध जिससे खान-पान अच्छा हो, स्टेशन और रेलगाड़ियों को स्वच्छ, साफ-सुथरा कीजिए, रेल यात्रा के दौरान रेल यात्रियों की सुरक्षा के लिए समुचित प्र बन्ध भी आप कीजिए। मैं सोचता हूँ कि रेल के काम को जो गति मिली है उसमें और प्रगति हो। मैंने कल खाचरोद में

रतलाम-भोपाल इन्टरसिटी के स्टॉपेज की बात कही थी और वह पत्र मैंने आपको दिया है। साथ ही ओंकारेश्वर और महाकालेश्वर के बीच में डीएमयू ट्रेन के बारे में आपसे आग्रह किया है। वास्तव में हमें पहले जो स्टॉपेज दिए गए थे, उनमें से नागदा और खाचरोद में कुछ गाड़ियों के स्टॉपेज खत्म कर दिए गए हैं, उन्हें फिर से चालू करके यात्रियों को सुविधा प्रदान करें। मैंने कोटाऔर मथुरा के बीच में, चूंकि उज्जैन श्रीकृण की शिक्षा स्थली है और मथुरा-वृन्दावन उनकी जन्मस्थली है, इसलिए इन दोनों को जोड़ने का भी काम आप करेंगे तो अच्छा होगा।...(व्यवधान)

MR. CHAIRMAN : I have already announced that those hon. Members who want to lay their speeches can lay their speeches on the Table of the House.

डा. सत्यनारायण जटिया : जनसामान्य को सुविधाएं मिलें, रेल यात्रीगाड़ियों में ज्यादा डिब्बे जुडें और उनमें पानी एवं दूसरी सु वधाओं का प्रबन्ध होना बहुत जरूरी है, इस पर आप ध्यान देंगे। ये बहुत छोटी-छोटी बातें हैं, किन्तु इन बातों को हम हमेशा याद दिलाने का काम करते हैं और उनको पूरा करते हैं। जहां तक छोटे कर्मचारी हैं...(व्यवधान)

सभापति महोदय :जटिया जी, आप जल्दी बोलिए, आपका समय खत्म हो रहा है।

डा. सत्यनारायण जटिया : महोदय, भोपाल एक्सप्रेस जो यहां आती है और लौटकर यहां से जाती है, उसे सात बजे तक वहां लाने का उपाय करेंगे तो अच्छा होगा। इन्दौर-उज्जैन-निजामुद्दीन एक्सप्रेस जो यहां आकर वापस जाती है, वह इन्दौर में काफी देर से पहुंचती है। निश्चित रूप से अगर इसको आठ बजे तक इन्दौर पहुंचाने का काम करें तो अच्छा हो। नागदा में ओवरब्रिज बन गया है, किन्तु उसके बनने के 15-20 साल बाद अब वहां जो नयी लेवल क्रॉसिंग है, वहां पर लोगों का आवागमन ज्यादा हो गया है, वहां स्कूल वगैरह बन गए हैं, इसलिए उसको जारी रखने की बात वहां के लोग कह रहे हैं और ऐसा करना भी चाहिए, ऐसा मैं आपसे आग्रह करता हूँ। उनेल, महीपुर रोड स्टेशन पर पानी और धूप से बचाने के लिए शेड का विस्तार करने की जरूरत है। उनेल, खाचरोद, आलोट रेलवे स्टेशनों के सामने जो कोर्ट यार्ड हैं, उनमें पानी भर जाता है, इसलिए उसके सीमेन्टीकरण और सौन्दर्यीकरण करने की जरूरत है। आलोट में नागेश्वर एक तीर्थस्थान है जहां पर काफी रेल यात्री आते हैं और उससे रेलवे को काफी रेवेन्यु मिलता है। इसलिए निश्चित रूप से वहां पर यात्री प्रतीक्षालय और अन्य विकास कार्य करने की आवश्यकता है। मैं सोचता हूँ कि इन सारी बातों को लेकर और रेलवे के बारे में आप जो काम कर रहे हैं उसमें और अधिक गति एवं सफलता मिले, इसके लिए आप प्रयास करेंगे।

SHRI B. MAHTAB (CUTTACK): Mr. Chairman, Sir, I stand here to participate in the discussions on the Supplementary Demands for Grants (Railways). It has been very rightly mentioned by Kunwar Manvendra Singh about the Harvard University's attempt to find out as to how the Indian Railways have made a turn around. Basically, the credit should go to the Indian Railways *per se.*

The hon. Minister, of course, has given the lead, but the Indian Railways, being the first and one of the biggest public sector undertakings, is considered to be the second largest in the world. How it has made a turn around is a subject for study not only by the Harvard University but also for the students from France. They came and met the hon. Minister and also a number of officials. That is really a point which should be studied by persons who are interested in business management.

I should also congratulate the officials of the Railways who have made this turn around. We should not forget the amount of investment that was made during the NDA regime for the Railways and the effort that was put in by subsequent officers and Ministers, which has brought this turn around. So, the credit goes to the public sector undertaking of our country[R43].

It has made this turn around possible and individually Laluji and also his junior Ministers are very lucky to head this Ministry today. An attempt should also be made that the turn around which is there should continue for the development of railways because today India is progressing industrially and economically at a fast pace. That is the main reason for this turn around in the Indian Railways. A lot of economic activities are going on in this country. Both passenger traffic as well as freight traffic are growing up considerably and that is the main reason why the Indian Railways has made this turn around. The economic activities have increased and at the same time, the hike in the price of petroleum products has also forced a number of industries and also traffic to come towards the Indian Railways. This is also another reason why the freight traffic and passenger traffic have gone up.

Sir, I will, now, come to specifics. Our State, Orissa, is also making a turn around and industrial progress is taking place there. Already 12 steel plants have started functioning and 8 other steel plants are going to function within the end of this month. About 1.8 million metric tonnes of steel is being

produced now and another 1 million metric tonnes of steel is going to be produced additionally now. When more steel is produced, it has to be transported to other parts of the country.

Sir, when production increases, the Railways will definitely play a major role and for that, there is a need to invest more to develop the infrastructure. When we talk of infrastructure, first we have to develop connectivity to our ports. You are very much aware, and the Railway Minister is also aware because of his experience as the Chief Minister of Bihar that Jharkhand and Chhattisgarh are our mineral-rich States and they need to be connected with some dedicated ports for easement of their freight. Haldia is choked already, Kolkata port is not in a position to take any more traffic and Visakapatnam is also getting choked. So, when two new ports are coming up in Orissa at Dlamra and Gopalpur, rail connectivity is essential. The Government can have a joint venture project to develop railways for giving connectivity to Dlamra and Gopalpur ports of Orissa.

Then, a policy has to be framed for development of rail network in our hinterland and especially the mineral-rich States should be connected to ports. By this way, Orissa will develop, Jharkhand will also develop as also Chhattisgarh.

Sir, now I would come to another aspect and that is about the East Coast Zone. Jakhpura-Banaspani rail line is being constructed for more than four decades now, but little work has been done in that route. Repeated assurances have been given in this House and outside that this connectivity will be there, but work is not progressing at desired pace. Keonjhar has already been connected with Banaspani. So, unless Jakhpura-Banaspani line is completed, neither it will help the industries nor will it help the Railways to get more traffic. Therefore, I would urge upon the Government that this connectivity should be provided as quickly as possible.

For proper management and administration, that part should also become a part of the East Coast Zone. That part falls under the South Eastern Railway now. But for better management and for better administrative capability, it is necessary that the zone should also be recarved so that you can have better administration and better freight movement[k44].

Similarly[Rs45], in Jharsuguda-Rourkela-Bandhamunda area also. Because the mines are in Orissa and minarls has to go *via* Jharkhand and *via* West Bengal and the rail traffic on that line is very high. That is the main reason why I am insisting on it. The hon. Minister can enquire from the concerned General Managers and Officers of that zone. A resolution also was made to that effect.

I would also like to draw the attention of the hon. Minister to a point regarding Rajdhani Express. Sir, I think, Bhubaneswar is the only State Capital which is connected by Rajdhani only four times a week. It should be made daily.

Talcher-Paradip second line is still in progress for the last two decades. I was assured in this House that the second bridge over Mahanadi would be completed by 2007. But I have my doubts because not much work has been done over there. It is going in a very slow pace. Haridaspur-Paradip connecting line, which was also there in the last Budget, has to be developed under a joint venture

programme. A number of industries are coming up on that line and the traffic is bound to grow because of Paradip port. Therefore, I would insist that that also should be taken care of.

Sir, I have raised the issue of doubling of Cuttack-Baranga line a number of times. The funds have been allotted but work should progress. The hon. Minister has been kind enough this year because when a sum of Rs.92 crore was allotted, some people of Orissa felt elated and when a sum of Rs.130 crore was allotted, some people felt elated. But, we have, all the time, insisted that keeping the industrial climate in view and Railways' interest in view the investment should be made.

19.17 hrs. (Dr. Laxminarayan Pandey *in the Chair*)

MR. CHAIRMAN : Please conclude.

SHRI B. MAHTAB : Sir, I am concluding.

In that respect, this year, a sum of more than Rs.660 crore was allotted to East-Coast Zone. But I would be happy if they spend all that money within specific time.

MR. CHAIRMAN: Now, I call the name of Shri Ramkrishna Kusmaria.

SHRI B. MAHTAB : Sir, please allow me to complete it.

Sir, Puri, as you know is a very well known place. The first phase connecting Khurda to Delang has been completed. Second phase, that means the second line from Delang to Puri should be taken up in this Supplementary Demands for Grants.

MR. CHAIRMAN: Please wind up now. There are five more speakers to speak on this. We have to finish this within a limited time. Kindly cooperate.

SHRI B. MAHTAB : I am concluding. There is one Raj - Athagarh Station and a number of express trains bye-pass Cuttack city and go to Narrage through that line. I had earlier mentioned to have halt of Express trains in Narag-Marthapur. Raj - Athagarh also should be taken care of. It is nearer to the National Highway. People travelling to Okha, people travelling to Bangalore, people travelling to Mumbai need this because that is a sub-division in the Western part of Cuttack district and this station can cover that area. That station should be developed into a… (*Interruptions*)

MR. CHAIRMAN: Please conclude now, otherwise, it will not go into the record.

SHRI B. MAHTAB : Please allow me to complete it, Sir.

MR. CHAIRMAN: No please.

SHRI B. MAHTAB : Sir, give me one minute please.

Sir, I have travelled in Kalka Shatabdi Express. I would request the hon. Minister to ask any of his officers to travel in that train. It is a Shatabdi Express and in the Chair Car if you travel, you will find how bad the conditions of seats are. I have travelled in Puri Express in the First Class. That long distance train needs sanitation facilities.

MR. CHAIRMAN: Please. I will not allow any more of your speech to go on record. I have called another hon. Member to speak.

SHRI B. MAHTAB : Sir, just half-a-minute.

MR. CHAIRMAN: You have taken too much time.

SHRI B. MAHTAB : Sir, is it all right if I submit the rest part in writing? I need a direction from the Chair.

MR. CHAIRMAN: Yes, you can do so.

*SHRI B. MAHTAB : Security is a matter which should be looked into. Close circuit TV is necessary in Railway stations and only passengers should be allowed near the trains. I would like to know from the hon. Minister what is he doing in this regard.

I conclude by saying that the Railways, being the lifeline of the country's economic progress, need to invest more on mineral rich States. The formula which Shri Nitish Kumar, the former Railway Minister, had formulated to clear backlogs need to be visited again.*

---

*…..*This part of the speech was laid on the Table

SHRIMATI TEJASWINI SEERAMESH (KANAKAPURA): Sir, I support the demands for supplementary grants by the Railway Minister. I am proud to speak in support of the UPA's Railway demands headed by one of the best administrator like Shri Laloo Prasad Yadavji who made Indian Railway the profitable one. He introduced the mud glasses to boost the morale of village industry. He

provided all the modern facility to not only rich passengers, even to the poor farmers passengers. He is the champion of poor people. In spite of the terrific attack on our Rails, our Ministry and Government is committed to provide fuller security to our passengers. We know that Indian Railway is the life line of common people of India.

Sir, myself as an MP from the farming community. I know the importance of Railways to the farmers, youths and rural folk including women.

In my parliamentary constituency there is a long standing demand from my

people to have new Railway line between Capital BANGALORE to METTUPALYAM via KANAKAPURA – SATHNUR – RAMNAGAR-MALAVALLI-KOUBGAL-CHAMRAJ NAGAR which benefits the people of all these talukas.

I personally and humbly request to our most proud Railway Minister Shri Lalooji to conduct an early survey and to gift the new line via Kanakapura. My people will remember this gift as an `SUVRANA KARNATA' year, means Golden Year Gift.

I request the Railway Ministry to introduce a new Darjeeling model toy train to accommodate the domestic and international tourists who visit to Garden city Bangalore and Mysore. At Ramanagar's hills which consists of world famous Rock Hills shown in Hindi film Sholey. The rock environments, forest, dams like `MANCHANABELE' and KANVA DAM and Kengal Anjaneya Temple will be

---

*The Speech was laid on the Table

an added tourist attractions. There is a dear part also. If the Ministry introduce toy trains to facilitate 70 lakh population of Bangalore and outside tourists, it will bring lot of revenue to the railways. RAMNAGAR lies between Garden City Bangalore and Royal City Mysore which will attract more tourists. Neighbouring `channapatua' is also known for its wooden toys industry. It will be a wonderful gift to Karnataka.

I am requesting the Minister to build flyovers near `Kotthipura' at Ramanagar town which will benefit 10000 minorities, who are indulge in silk pitacher business. This connects 8 wards.

To build flyover at Bidadi in RAMANAGAr to connect residents of Yogeshwarnagar lay out.

To build flyover at `YELLEKERI' at Channapatna town which benefits 80000 populaion.

To build flyover at `HELLALIGE' to reach Ramasagar in Anekal Taluk – Attibele Hobali.

I request the hon'ble Minister to give your kind approval to the doubling of railway line from Bangalore city – Ramanagaram up to Maddur town in MANDHAYA distt. Which falls in my constituency.

With these requests once again I urge upon our Minister to implement all the pending proposals from State of Karnataka.

Respected lalooji, please don't neglect my request for the new Railway line from Bangalore to Metupalur via my Kanakapur constituency from 2004 continuously I am requesting for this line.

I hope you will gift this new line to my people in this Golden Year 2006 – where Karnataka State is completing its 50 years. With lot of hopes once again I support the demands for supplementary grants for Railways.

डा. रामकृण कुसमरिया (खजुराहो) : महोदय, रेलवे की अनुदानों की अनुपूरक मांगों पर चर्चा के दौरान सर्वप्रथम मैं श्री लालू जी का धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने ताज एक्सप्रेस को ग्वालियर से झांसी तक ला कर ओरछा तथा खुजराहो के पर्यटन को बढ़ावा देने का काम किया है। मैं उन्हें बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं। इसके साथ-साथ उन्होंने हरपालपुर में परिवहन के लिए रेड प्वायंट भी स्वीकृत किया है, उसके लिए भी वे धन्यवाद के पात्र हैं। ललितपुर, सिंगरौली रेल मार्ग स्वीकृत हुआ है और दो खंडों में काम हो रहा है - एक तो ललितपुर से मवई खंड, जो इलाहाबाद जोन में है, उसमें काम प्रगति पर है और ठीक प्रकार से चल रहा है, लेकिन जो जबलपुर में मवई से खुजराहो तक का खंड है, उसमें कोई काम नहीं हो रहा है। हमारी गुजारिश है कि आप इस काम को जल्दी से करवाएं और ि वशेा पैकेज दें। अगर यह लाइन तैयार हो जाएगी, तो बुंदेलखंड में अनेक प्रकार के उद्योग लगेंगे। वहां खनिज सम्पदा का भंडार है, सिंगरौली में कोयले का भंडार है, ग्रेनाइट का भंडार है और पन्ना हीरे की खदानें हैं। अनेक उद्योग इनसे संबंधित वहां लगेंगे और वहां का कायाकल्प हो जाएगा, जिसका श्रेय आपको जाएगा।

इसके साथ-साथ मैं आपसे निवेदन करना चाहता हूं कि बुंदेलखंड एक्सप्रेस के 14 स्टोपेज बंद हो गए थे, कुछ आपने बहाल कर दिए हैं, लेकिन ओरछा और तहरका दो ऐसे स्टेशन हैं, जहां पर स्टोपेज ठहराव होना अत्यंत आवश्यक है। इसलिए ठहराव के लिए स्वीकृति प्रदान करें। इसी तरह भोपाल एक्सप्रेस का ठहराव यदि ललितपुर में देते हैं, तो टीकमगढ़, दतिया, छतरपुर आदि बुंदेलखंड के अनेक जिलों के यात्रियों को उसकी सुविधा प्राप्त होगी और आपके राजस्व में भी इजाफा होगा। मैं इसके साथ औरछा स्टेशन को ि वकसित करने के लिए भी गुजारिश करता हूं। यह तीर्थस्थल है। अनेक यात्री यहां पर आते हैं, लेकिन यहां न तो कोई छायावान जगह है और न ही इन स्टेशनों पर कोई आधुनिक सुविधाएं हैं। इसलिए औरछा और हरपालपुर स्टेशनों को आधुनिक सुविधाएं दे कर विकसित कराएं। इसी तरह आपसे निवेदन है कि हरपालपुर में रेलवे रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान करें ताकि पूरे बुंदेलखंड के यात्रियों को इसकी सुविधा मिल सके। इसी तरह संपर्क क्रांति को नेवाडी में यदि आप ठहराव देते हैं तो टीकमगढ़ और छतरपुर जिले को सुविधा प्राप्त हो जाएगी। मैंने आपकी आलोचना करने के लिए काफी खोजबीन की, लेकिन बहुत मुश्किल से एक ही प्वायंट मिला। जैसे श्री कृण की माखन चोरी को उनकी लीला कहा जाता है, वैसे ही आपने सुपर फास्ट रेल चालू करके लोगों की जेब से जो पैसे निकाले हैं, वह निश्चित ही कृण की भांति माखन चोरी की लीला माना जाएगा। यदि इस पर आप फिर से विचार करें तो लोगों को राहत मिलेगी।

इसी के साथ मैं आपको बहुत-बहुत धन्यवाद करता हूं और गुजारिश करता हूं कि हमारी जो छोटी सी मांग है, उसे आप ध्यान में रखेंगे और जो ललितपुर, सिंगरौली रेलवे लाइन है, उसे विशेा पैकेज दे कर बुंदेलखंड का कायाकल्प करने का काम करेंगे।

* माननीय सभापति महोदय, रेलवे की अनुपूरक मांगों की चर्चा के दौरान मैं आपके माध्यम से माननीय रेल मंत्री जी से कुछ निवेदन करना चाहता हूं। सर्वप्रथम मैं लालू जी का धन्यवाद करूंगा कि उन्होंने ताज एक्सप्रैस को ग्वालियर तक एक्सटैन्ड किया है। इसके साथ ही मेरे संसदीय क्षेत्र में हरपालपुर को रेलवे का रैक प्वाइंट स्वीकृत किया है, जिससे मध्य प्रदेश के बुन्देलखंड के समस्त जिलों को फर्टिलाइजर खाद्यान्न एवं माल परिवहन की विशेा सुविधा मिली है। ताज एक्सप्रैस को ग्वालियर से झांसी तक एक्सटैन्ड करने से ओरछा, जो कि एक पर्यटक एवं धार्मिक तीर्थस्थल है तथा खजुराहो भी विश्व प्रसिद्ध पर्यटक स्थल है, इनके पर्यटन में इजाफा होगा।

मान्यवर, हमें लालू जी से काफी आशाएं हैं। मुझे विश्वास है कि वह ललितपुर-सिंगरौली रेलवे लाइन को विशेा पैकेज देकर इसका बहुत जल्दी निर्माण करायेंगे और धनराशि की व्यवस्था भी करायेंगे। ललितपुर से मवईखंड पर अलाहाबाद जोन के अंतर्गत कार्य प्रगति पर है, किन्तु मवई से खजुराहो खंड, जो जबलपुर जोन में लगता है, वहां कोई प्रगति नहीं हो रही है। अतः निवेदन है कि जबलपुर जोन के जी.एम. को इस बारे में निर्देश दिये जाएं, ताकि वहां तत्काल कार्य प्रारम्भ हो सके। इसके साथ ही मानिकपुर से झांसी तक डबल लाइन का निर्माण किया जाए और इसका विद्युतीकरण किया जाए। ओरक्षा रेलवे स्टेशन को एक्सटैन्ड किया जाए तथा वहां धूप और बरसात से बचाने के लिए छाया का इंतजाम किया जाए और वहां पीने का पानी और यात्री सुविधाएं भी प्रदान करें। इसी तरह से हरपालपुर रेलवे स्टेशन को आधुनिक एवं आदर्श स्टेशन बनाया जाए तथा वहां रिजर्वेशन की सुविधा प्रदान की जाए। नि वाड़ी स्टेशन को भी आधुनिक सुविधाओं से युक्त किया जाए।

इसके अलावा मैं आपसे कुछ यात्री गाड़ियों के स्टापेज के विाय में निवेदन करना चाहता हूं। भोपाल एक्सप्रैस को ललितपुर में रोकने के लिए मैंने आपसे अनेक बार निवेदन किया है। मुझे पूरा विश्वास है कि ऐसा करके आप टीकमगढ़, छतरपुर एवं दतिया के लोगों को सुविधा प्रदान करेंगे।

महोदय, मैं बार-बार आपका ध्यान इस ओर आकर्ति करता रहा हूं कि बुंदेलखंड एक्सप्रैस को सुपरफास्ट किया गया है, लेकिन उसके 14 स्टापेज को निरस्त किया गया है। मेरा निवेदन है कि उन्हें

….. This part of the speech was laid on the Table

बहाल किया जाए। विशेा आग्रह है कि ओरक्षा एवं टेहरका में बुंदेलखंड एक्सप्रैस का स्टापेज बहाल किया जाए। इसी तरह से सम्पर्क क्रांति (उ.प्र.)का भी निवाड़ी एवं ओरक्षा में स्टापेज प्रदान करने की कृपा करें।

मान्यवर, आपके द्वारा अनेक गाड़ियां सुपरफास्ट की गई हैं, इसका हम स्वागत करते हैं, लेकिन गरीब लोगों पर इसके किराये का भार पड़ेगा, कृपया इस पर अवश्य पुनर्विचार करें। इसके साथ ही पटरियों पर जो बोझ पड़ेगा, उसके लिए आप इंफ्रास्ट्रक्चर तैयार करें और सुविधाएं जुटाएं, ताकि वहां होने वाले हादसे रुकें और जनजीवन सुरक्षित हो सकें। उदाहरण के तौर पर बुन्देलखंड एक्सप्रैस को सुपरफास्ट किया गया है। लेकिन उसके अनेक स्टापेज को बंद कर दिया गया है। दतिया में एक्सीडैन्ट हुआ, जिसमें 15 लोग काल-कवलित हो गये एवं पचास लोग घायल हो गये, वहां जन-धन की हानि हुई तथा रेल विभाग का भी काफी नुकसान हुआ। मुझे पूर्ण भरोसा है कि मैंने जो बिन्दु सदन के समक्ष रखें हैं, उन पर मंत्री जी निश्चित रूप से कार्रवाई करेंगे। मान्यवर, आपने मुझे बोलने का समय दिया, इसके लिए मैं आपको धन्यवाद देता हूं। *

डा. करण सिंह यादव (अलवर) : महोदय, भारतीय रेल को विश्व की पहले नम्बर की रेल का संकल्प ले कर, रेल की कायापलट करने वाले जनप्रिय रेल मंत्री जी द्वारा लाए गए अनुदानों की अनुपूरक मांगों के समर्थन में बोलने के लिए मैं खड़ा हुआ हूं।

देश जब रोकश मोहन कमेटी के निकर्ाों से व्यथित हो कर, रेल के भविय के लिए चिंतित था, उस समय प्रधानमंत्री जी ने देश के लिए सौगात के रूप में लालू जी को रेलमंत्री बनाया। घाटे में चलने वाली रेल गत वर्ा में 11000 करोड़ से 13000 करोड़ रुपयों का लाभांश अर्जित करती है तथा भविय में 20000 करोड़ रुपयों के लाभांश की सम्भावनाओं को सच करने की जुगत में जुटा रेल मंत्रालय कुशल नेतृत्व के कारण देश में सबसे चर्चित मंत्रालय बन गया। पहले बजट में आपने कुल्हड़ की घोाणा की थी, खादी के उ पयोग की घोाणा की थी, दही-मट्ठा व छाछ के विक्रय के केंद्र खोलने की घोाणा की थी, ग्रामीण अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ करने की बात कही थी। जब आपने ग्रामीण अर्थव्यवस्था को सुदृढ़ करने की बात कही थी तब देश के कटिबद्ध बुद्धिजीवियों ने बहुत व्यंग्यात्मक लहजे से कहा था कि लालू जी रेल को कौन से रास्ते में लेकर जा रहे हैं। दो वर्ा में यह चमत्कार हो गया। देश के पढ़े-लिखे लोग, देश के आईआईएम के प्रोफेसर्स, हार्वर्ड यूनिवर्सिटी के लोग, फ्रांस के स्टूडैंट्स आते हैं और पता करते हैं कि ऐसा लालू जी ने क्या किया जो पहले के रेल मंत्री नहीं कर सके और जिन्होंने डैट ट्रैप में रेल को उतारा था, वह रेल आज लाभ का सौदा हो गई है। उनको बताया जाता है कि कुशल प्रबन्धन और रोबस्ट कॉमन सैंस के जरिए गाड़ियों के पेरे बढ़ाए गए। There are innovative ideas like Dynamic Pricing Policy depending upon demand and supply; rationalization of goods tariff by reducing and classification of items from 4,000 to 80 groups; non-peak season incremental freight discount; empty flow direction incremental freight discount; and terminal tariff discount scheme. ऐसी-ऐसी योजनाएं बना करके आपने रेल को आगे बढ़ाया। माननीय रेल मंत्री जी जब भी राजस्थान पधारे, मुझे उनके साथ जाने का सौभाग्य मिला। मैं देखता हूं कि वह अपने सैलून के पिछले डिब्बे में बैठते हैं। वह आराम नहीं करते हैं। विंडो के माध्यम से सारी रेल के कोचेस को देखते हुए जाते हैं। अधिकारियों को इंगित करते हुए जाते हैं कि यह एलाइनमैंट ठीक नहीं है, यहां गडबड़ हो सकती है, इस जगह गट्टी और मिट्टी ठीक से नहीं डाली हुई है, यहां नुकसान हो सकता है, यह पड़ोस से जाने वाली ट्रेन है, इस ट्रेन की धुलाई क्यों नहीं हुई, एक-एक बिन्दु को अपनी पैनी निगाह से देखते हैं। अजमेर के पास एक पुल के साथ में छोटा सा डाइवर्जन था और कहा कि यह बहुत खतरनाक हो सकता है। रेलवे के जीएम ने कहा कि इस रेल के पुल की लाइन को नीचा कर रहे हैं जिससे डबल कंटेनर ट्रेन निकल जाए। आपने डबल कंटेनर ट्रेन चलाने का सपना देखा था। आपने जयपुर से डबल कंटेनर ट्रेन चालू की। आज डैडिकेटिड फ्रेट कॉरीडोर की बात आती है तो रेलवे के विकास का बहुत बड़ा सपना देश के लोग देखते हैं। आपने जो रेलवे की कायाकल्प की है, सारा देश आपकी तरफ टकटकी लगाए देख रहा है और सुन्दर भविय की कल्पना को संजोए हुए यही प्रार्थना करता है कि लालू जी के नेतृत्व में देश का विकास हो।

आज जब रेल की चर्चा चल रही है, मैं अपने क्षेत्र की छोटी-मोटी मांगें रख कर अपनी बात समाप्त करूंगा। मैं निवेदन करता आ रहा हूं कि मेरे क्षेत्र का भिवाडी ऐसा स्थान है जहां कंटेनर डिपो है। वह बहुत बड़ा इंडस्ट्रियल टाउन है। रिवाडी से मात्र 25 किलोमीटर दूर है। अगर रिवाड़ी से जुड़ जाता है तो राजस्थान के विकास में नए आयाम स्थापति होंगे। साधारण गाड़ियां जयपुर और

दिल्ली के बीच नहीं हैं। मैं पैसेंजर ट्रेन की मांग करता हूं। मेरा अपना अलवर क्षेत्र टूरिज्म के प्वाइंट ऑफ व्यू से बहुत महत्वपूर्ण है। वह वन क्षेत्र है। वहां फैरी क्वीन चलती है। अगर उस स्टेशन का मॉडर्नाइजेशन करके कायाकल्प हो जाए तो मैं आपका आभारी रहूंगा।

मैं एक मांग अर्से से करता आ रहा हूं। हमारे यहां एक स्टेशन राजगढ़ है। वहां आश्रम एक्सप्रेस के ठहराव की मांग है। पिछली दफा जब आप बांदीकुई जा रहे थे लोगों को एक घंटे पहले पता लगा कि लालू जी इस ट्रेन से जा रहे हैं। लगभग पांच हजार की भीड़ आपको देखने के लिए स्टेशन पर आ गई थी। उन्होंने निवेदन किया था कि इस गाड़ी का ठहराव यहां किया जाए। न्यू भूज बरेली एक्सप्रेस का ठहराव करने की मैं मांग करता हूं। अलवर के अन्दर मेनटेनन्स के लिए पिट लाइन बनायी जाए ताकि रिवाड़ी में आकर फालतू खड़ी गाड़ियों को 4 आरडी 7 आरडी को अलवर तक बढ़ाया जा सके।

मेरे यहां एक खैरतल स्टेशन है। वहां रेलवे फाटक की वजह से पूरे कस्बे को बहुत भारी परेशानी रहती है। वहां अंडर ब्रिज बनाने की मांग लंबे अर्से से की जा रही है। खैरतल में ही एक कम्प्यूटराइज्ड रिजर्वेशन सैंटर की मांग करता हूं। इन्ही शब्दों के साथ आपने मुझे बोलने का समय दिया, उसके लिए धन्यवाद।

*महोदय, रेलवे से संबंधित कुछ सुझावों को आपके समक्ष प्रस्तुत कर रहा हूं।

1. भिवाड़ी को रिवाड़ी से जोड़ा जाये।

2. जयपुर-दिलली रूट पर दिन में गाड़ियां नहीं हैं।

3. साधारण यात्रियों के लिए जयपुर व दिल्ली के बीच पैसेंजर ट्रेन चलायी जाये ताकि गरीब व मध्यम वर्ग के यात्रियों को लाभ मिल सके।

4. दिल्ली-रिवाड़ी के बीच दूसरी लाइन का अमान परिवर्तन हो चुका है, अब डबल लाइन हो गयी है। मेरा निवेदन है कि रिवाड़ी-जयपुर में दवाब को देखते हुए उस मार्ग का दोहरीकरण किया जाये।

5. मेरे लोक सभा क्षेत्र के महत्वपूर्ण अलवर स्टेशन को मॉडल स्टेशन के रूप में विकसित करावें। राट्रीय राजधानी क्षेत्र में पर्यटन की विपुल संभावनाएं हैं। सरिस्का टाईगर सेंचुरी के अलावा धार्मिक व ऐतिहासिक पर्यटन को ध्यान में रखते हुए आज भी आप फेयरी क्वीन नामक ट्रेन चलाते हैं। अतः अलवर स्टेशन को मॉडल स्टेशन बनाया जाये व यात्री सुविधाओं का और विकास किया जाये।

6. मरूधर एक्सप्रेस के द्वारा गत् वर्षो में उत्तर प्रदेश में लखनऊ-वाराणसी से सीधे सम्पर्क में था मगर अब मरूधर का मार्ग बदल दिया गया है तथा यह ट्रेन अब बांदीकुई-भरतपुर होते हुए मथुरा-आगरा जाती है। अलवर के यात्रियों का इससे बहुत नुकसान है। अलवर-मथुरा लाइन का सम्पूर्ण उपयोग हो रहा है। अतः मथुरा तक आने वाली किसी एक्सप्रेस सुपरफास्ट ट्रेन को अलवर तक बढ़ाने की कृपा करें।

7. अलवर स्टेशन के आसपास काफी स्थान उपलब्ध है। अतः यहां मैंटेनेंस लाइन पिट लाइन बनायी जाये ताकि रिवाड़ी पर आकर फालतू खड़ी रहने वाली 4 आरडी एवं 7 आरडी गाड़ियों को अलवर तक बढ़ाया जा सके। वर्तमान में मेरे लोक सभा क्षेत्र के अतिमहत्वपूर्ण रेलवे स्टेशन पर कई गाड़ियां नहीं ठहरतीं। लगभग 150 गांवों की जनता को रेल का फायदा नहीं मिल रहा है। न्यू भुज बरेली एक्सप्रेस आते वक्त ठहरती है मगर लौटने में नहीं ठहरती है। अतः मेरी प्रार्थना है कि बरेली भुज को आते जाते दोनों समय रोका जाये।

मैं जब से सदन में आया हूं तब से आपसे मांग करता आ रहा हूं कि आश्रम एक्सप्रेस का ठहराव राजगढ़ स्टेशन पर किया जाये। गत वर्ा आप जब दिल्ली से बांदीकुई पधारे थे लगभग 5000 यात्री राजगढ़ स्टेशन पर ठहराव की मांग को लेकर उपस्थित थे।

---

*….*This part of the speech was laid on the Table

मेरे क्षेत्र के खैरतल में कम्प्यूटराइज रिजर्वेशन सेंटर खोला जावे। यहां एक अंडर ब्रिज की मांग सालों से करते आ रहे हैं। खैरतल की जनता को रेल फाटक की वजह से बहुत परेशान रहना पड़ता है। अतः अंडर ब्रिज बनाया जाये।

मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर के अंतर्गत शाहजहांपुर-नीमराणा व बहराड़े औद्योगिक रूप से विकसित हो रहे हैं। हमसे थोड़ी सी ही दूर पर कोटपुतली में एशिया का सबसे बड़ा सीमेंट का कारखाना बनने जा रहा है। भविय की जरूरतों को ध्यान में रखते हुए रिवाड़ी से शाहजहांपुर नीमराणा, बहरोड होते हुए कोटपुतली तक नयी रेल लाइन के लिए सर्वे करवाया जाये।

मेरे लोक सभा क्षेत्र अलवर में तिजारा जैन धर्म का अति महत्वपूर्ण तीर्थस्थान है। देश और दुनिया से लाखों यात्री प्रतिर्वा तिजारा आते हैं। भविय में तिजारा को भी रेल के नक्शे पर लाया जाये।

रेल संरक्षा सुरक्षा कर्मचारी कल्याण खोला जाये। गरीब नवाज एक्सप्रेस रांची किशनगंज बैडाली अलवर में ठहराव की आवश्यकता है।

मैं धन्यवाद देना चाहूंगा आपने अनु0जाति/जनजाति व पिछड़ी जातियों के लिए विशेा भर्ती अभियान चलाया है। आपने अंतर्राट्रीय क्षेत्र में थार एक्सप्रेस प्रारंभ कर दो देशों की जनता को जोडा है। *

SHRI VANLAL ZAWMA (MIZORAM): Mr. Chairman, Sir, thank you for giving me a chance to speak about the North Eastern corner of India, Mizoram.

Sir, I am going to raise only one point. We cannot say that Mizoram is out of the coverage of the railway map of India because we have one-and-a-half kilometres railway line up to Bairabi. It is only 1.5 kilometres from Assam.

As we all know that Mizoram is a land-locked State. The only communication we have is road communication from Silchar, Assam. Mizoram is having ¾ of its boundaries on international boundaries, which is 722 kilometres long. Out of which 404 kilometres are with Myanmar and 318

kilometres with Bangladesh. The only connectivity we have is road communication in the northern corner of Mizoram. But we have only a small railway line as is mentioned there.

But fortunately, we are very grateful to have received the Recconnaisance Engineering-cum-Traffic Survey Report of March, 2006 for the new BG line project from Bairabi to Sairang, which is only 51.38 kilometres in Mizoram over North-East Frontier railway line. According to that Survey Report, the gross project cost works out to be Rs. 519.34 crore and the rate of return as worked out by the DCF is negative, and the project is financially not remunerative. But I believe that similar negative returns were the cases with most of such projects served by the Northern Frontier Railway over the under-developed areas of North-Eastern region including Mizoram. Nevertheless, such unremunerative projects had been sanctioned and constructed with a solve view to provide rail network as communication infrastructure for speedy socio-economic development of the backward areas to bring them at par with the rest of the country, which is in line with the policy of the Government of India for which a separate Ministry for development of North-Eastern region has been established. In doing such benevolent works, the Railways proved to be the real Public Utility Service Organisation in letter and spirit, thereby, enhancing its image as a pioneer of development in the nation, in general and the under-developed North-Eastern region, in particular. Likewise, it is urged that this project will also be considered and sanctioned early.

My humble request is for early sanction of the BG line from Bairabi to Sairang, which is only 51 kilometres in the North-East Frontier, for which the estimated cost is Rs. 519.35 crore only.

SHRI MANJUNATH KUNNUR (DHARWAD SOUTH): Respected, Chairman, Sir, though my seat is in the back side, with your kind permission, may I speak from here?

MR. CHAIRMAN : All right.

SHRI MANJUNATH KUNNUR : Sir, I come from the State of Karnataka and my constituency is Dharwad South. I belong to District Haveri. I may submit that at the Haveri Railway Station, there is no roof; there is no drinking water facility; there is no seating facility; and there is no VIP room.

Sir, I am very much surprised as to how the Railway authorities are neglecting my area as well as our State.

But apart from that I can say that I am very much happy that I am enjoying the travelling in a train. For this I must be thankful to them because for MPs, they have provided this facility. But regarding the problems, which I had just mentioned, they have not tried for any solution. This is the fourth time I am speaking in this august House.

I am raising a very important point and a demand from the Ministry of Railways. It is about the construction of one rail over-bridge(ROB) at Km 393/13-14 in lieu of level crossing No. 237. One rail under-bridge(RUB) No. 43 A was constructed in the year 1996, which is not technically feasible. Therefore, lakhs of people of that district are suffering. In this regard, I have given a number of petitions also. Everybody is agitated and I am being forced by the public to sit on *rail roko andolan* at Haveri railway station in protest[KD46].

But today I am the most luckiest because our hon. Lalu *ji,* the Minister and senior leader of this country is sitting. I hope he will definitely solve this problem. Our hon. Minister Velu *ji* knows this. He had called me once and told me in the last Session that he had already instructed the concerned officer, the General Manager, South Western Railway, Hubli. But the officers have not taken care of this matter.

After two years when I became MP, for the first time I attended a meeting in Mysore, and there also, I had told this to the General Manager, to the Chief Engineer, and to the DRM. All the MPs had gathered there. At that time, I brought it to their notice. In spite of all that, my efforts have gone in vain. Therefore, I earnestly request this time that unless the officers are changed in South Western Railway, no development work will take place in my constituency. I am saying this for the entire Karnataka. Therefore, when the officers have not listened to the word of our hon. Minister, Velu *ji*, they must be changed immediately. They must listen to your words.

Now, the hon. Minister, Lalu *ji* has to say this. It is not the first time I am speaking here. Our predecessor MP had also spoken here and many representations were given from the district. I will definitely worship Lalu *ji* like a God if only this ROB, that too, on cost sharing basis, is provided. I do not want to demand that you have to bear the total amount. My only request is that, on cost sharing basis, one ROB may please be provided to my constituency. I will definitely worship you like a God. I will take you to my constituency and a procession will be taken with the presence of lakhs of people in my Haveri town. Therefore, I am again and again appealing to you and to your Ministry to provide this. The officers concerned must, at least, turn to the word of the Minister.

Is this country ruled by the bureaucrats? They are not listening to the words of our Minister. Is this not a democratic country? Therefore, I earnestly request you again and again to have one ROB.

Then there are only small problems. I want one foot-over-bridge in my Haveri district headquarters. I want one foot-over-bridge at Ranebunnur railway station.

Doubling of line between Kolhapur and Bangalore is required, that is, for providing connectivity between South and North India. That is most necessary.… (*Interruptions*) I will conclude within one minute. I am requesting that a new survey should be conducted for a rail line between Gadag and Kumeta, that is, NH-4 and NH-17, which is most essential in that part of my constituency.

With regard to the rest of the matters, I will request you later. Stoppage of trains at Byadagi railway station is also required. With these few words, I conclude my speech.

श्री राम कृपाल यादव (पटना) : सभापति महोदय, माननीय सदस्य ने अपनी भावनाओं को व्यक्त करते हुए यह कह दिया कि भारत ब्यूरोक्रैटिक कंट्री है। यह डैमोक्रैटिक कंट्री है। इसमें संशोधन करवा दीजिए। प्रोसीडिंग्ज़ में यह बात आ जानी चाहिए।

सभापति महोदय : जी हाँ, यह डैमोक्रैटिक कंट्री है।

श्री लालू प्रसाद : माननीय सदस्य ने कहा कि ब्यूरोक्रैट्स हावी हो जाते हैं। उनके बारे में ऐसा मत कहिये। वे भी माननीय सदस्य हैं और जानते हैं। उन्होंने कहा कि ब्यूरोक्रैट्स हावी हो जाते हैं। You asked whether this country is ruled by bureaucrats. There is democracy here.

SHRI MANJUNATH KUNNUR : I wanted to say that it should be a rule of democracy. If there is anything that I have mentioned, it may be withdrawn. I do not mind it.

MR. CHAIRMAN: It stands corrected.

श्री जसुभाई धानाभाई बारड़ (जूनागढ़) : माननीय सभापति जी, आपने मुझे समय दिया, इसके लिए मैं आपका आभार व्यक्त करता हूं और रेल मंत्री जी को बधाई देता हूं। उन्होंने जो काम किया है, उसकी चर्चा आज पूरे देश में और विदेश में भी हो रही है। यह अध्ययन का विाय बन चुका है। मैं आपका ज्यादा समय नहीं लूंगा।

मैं गुजरात से आता हूं। गुजरात का जो सौराट्र एवं सूरत का इलाका है वहां से मैं प्रतिनिधित्व करता हूं। मेरे क्षेत्र में सोमनाथ महादेव का ज्योर्तिलिंग मंदिर है, गिरिनार पर्वत है, कृण भगवान का देहोत्सर्ग भी वहीं हुआ है, गांधी जी की जन्मभूमि पोरबंदर भी वहीं पर है, द्वारिका मंदिर भी उसी क्षेत्र में है। सभी प्रांतों से, देश एवं विदेश से लाखों की संख्या में श्रद्धालू लोग वहां आ वागमन करते हैं। जैसे राजकोट से सोमनाथ, विरावल तक ब्रोडगेज लाईन डाली गई है और वहां ट्रेन भी चलती है, लेकिन जो पुरानी मीटरगेज ट्रेन चलती थी और तब जितनी ट्रेनें चलती थीं, वे आज ब्रौडगेज होने के बावजूद बहुत कम ट्रेनें चल रही हैं। करीब-करीब 40 लाख लोगों की आबादी उस क्षेत्र में बसती हैं। उन्हें मुंबई जाने के लिए कोई भी डायरेक्ट ट्रेन नहीं मिल पा रही है। इसलिए मेरी आपके माध्यम से सरकार से मांग है कि विरावल से मुंबई के लिए सीधे रेलवे सेवा उपलब्ध कराई जाए और सोमनाथ महादेव, पोरबंदर एवं द्वारिका मंदिर से चारों धामों के लिए, रामेश्वर, जगन्नाथपुरी, बद्रीनाथ, केदारनाथ तथा हरिद्वार के लिए कोई सीधी ट्रेन नहीं चल रही है। इसके लिए पुराने समय में घोाणा भी की गई है कि यहां से सीधे चारों धामों के लिए, सोमनाथ से ट्रेन चलाई जाएगी, लेकिन कोई ट्रेन नहीं चल रही है। अहमदाबाद जाने के लिए सिर्फ एक ही ट्रेन मिलती है, पुराने टाइम में दो ट्रेनें चलती थी, जब मीटरगेज चलती थी, लेकिन ब्रौडगेज होने के बाद भावनगर जाने की जो ट्रेन थी, वह भी बंद हो गई है। अब अहमदाबाद जाने के लिए एक ही ट्रेन मिलती है। इसलिए मैं गुजारिश करूंगा कि गिरिनार एक्सप्रैस के नाम से जो ट्रेन चलती थी, वह वापस चलाई जाए और इन चारों धामों के लिए हफ्ते में एक बार ट्रेन चलाई जाए। जो स्टूडेंट्स एवं कर्मचारी लोग हैं, राजकोट से लेकर विरावल तक करीब-करीब 1200 लोग आवागमन करते हैं, उनके सही टाइम पर नौकरी पर पहुंचने के लिए, स्टूडेंट्स के लिए सही टाइम पर स्कूल पहुंचने के लिए आज कोई भी ट्रेन नहीं चल रही है। इसलिए राजकोट से लेकर विरावल तक एक सुबह की ट्रेन और उसी तरह विरावल से राजकोट के लिए एक ट्रेन चलाई जाए, जिससे कर्मचारी और स्टूडेंट्स को आवागमन में सुविधा हो और वे सही टाइम पर अपने काम पर पहुंच सकें।

महोदय, मेरी एक मांग यह भी है कि सोमनाथ महादेव का जो जगप्रसिद्ध ज्योतिर्लिंग मंदिर है, वहां से और द्वारिका से चारों धाम के लिए हफ्ते में करीब एक बार ट्रेन चलाई जाए। विरावल से लेकर अहमदाबाद तक एक और ट्रेन चलाई जाए और जो गिरिनार एक्सप्रैस बंद हुई है, जब कि उस क्षेत्र में 40 लाख की आबादी है और वहां मुंबई के लिए एक भी डायरेक्ट ट्रेन नहीं मिलती है, इसलिए मुंबई के लिए एक और ट्रेन चलाई जाए। इन्हीं शब्दों के साथ आपका धन्यवाद करते हुए मैं अपनी बात समाप्त करता हूं।

श्री तापिर गाव (अरुणाचल पूर्व) : माननीय सभापति महोदय, मैं रेलवे बजट और सप्लीमेंट्री डिमांड्स फोर ग्रांट्स पर हमेशा अंग्रेजी में भाण देता आया हूं, लेकिन इस बार लालू जी यहां बैठे हैं इसलिए मैं हिन्दी में भाण दूंगा ताकि मेरी बात उनकी समझ में आ जाए।

माननीय सभापति महोदय, मैं ऐसे प्रदेश से आया हूं, जहां कोई भी रेलवे लाईन नहीं है, इसलिए मैं थोड़ा समय लेना चाहूंगा। अरुणाचल प्रदेश को हम हिन्दुस्तान से जोड़ना चाहते हैं, लेकिन आजादी के बाद 59 साल हो गए हैं और अरुणाचल प्रदेश को हिन्दुस्तान से बाहर रखने का काम दिखाई दे रहा है। मैं रेलवे बजट और डिमांड्स फॉर ग्रांट्स पर हमेशा डिमांड करता आया हूं कि रेल वे से अरुणाचल प्रदेश को भी जोड़ें, लेकिन आज तक नहीं जोड़ा गया है। मैं लालू जी को इस बात के लिए जरूर धन्यवाद दूंगा कि उन्होंने मूरकोंग सलैक से पासीघाट सर्वे के लिए दिया है। पिछली बार भी मैं सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट्स को देख रहा था, पूर्वोत्तर राज्यों के लिए दो ही स्कीम्स हैं - एक ब्रौडगेज बनाने की और दूसरी कम्युनिटी हाल की। आज पूर्वोत्तर राज्यों में कम्युनिटी हाल इतना जरूरी नहीं है, जितना पूर्वोत्तर राज्यों को रेलवे से जोड़ा जाना जरूरी है, इसलिए उन्हें रेलवे से जोड़ा जाना चाहिए।

महोदय, आज आवश्यकता है कि रेलवे से पूर्वोत्तर राज्यों को जोड़ा जाना । यह इकनौमिक पाइंट ऑफ व्यू से ही नहीं, बल्कि नैशनल सिक्योरिटी के पाइंट ऑफ व्यू से भी जरूरी है। इस देश की 1962 में जब चीन के साथ वॉर हुई थी, तो हमने देखा कि जहां रेल नहीं थी, वहां सैनिकों को पहुंचने में कितनी भारी कठिनाई पेश आई थी। आज भी यह डेंजर बना हुआ है। आज भी वही स्थिति मौजूद है। इसलिए पूर्वोत्तर राज्यों को रेल से जोड़ने पर विचार करते समय इनकनौमिक पाइंट ऑफ व्यू से नहीं, बल्कि सिक्योरिटी के पाइंट ऑफ व्यू से देखा जाना चाहिए।

चेयरमैन साहब, मैं चायना बॉर्डर का रहने वाला हूं। मैं लालू जी की बहुत इज्जत करता हूं। मैं एम.पी. बनने के बाद चायना बॉर्डर के एक स्कूल में पांचवीं कक्षा के विद्यार्थियों को पढ़ाने के लिए गया। वहां मुझसे एक विद्यार्थी ने पूछा कि आप एम.पी. हैं, तो लालू प्रसाद यादव जी से जरूर मिलते होंगे। मैंने कहा- हां। वे देश के रंल मंत्री हैं और मैं उनसे संसद में मिलता हूं। उसने मुझसे पूछा कि रेल क्या चीज है? वह विद्यालय चायना बार्डर से भारतीय क्षेत्र में 23 किलोमीटर की दूरी पर है। हमारे लालू जी का नाम देहातों तक में पहुंच गया, लेकिन वहां के लोग रेल क्या है, इसे अभी तक नहीं जानते, क्योंकि वह क्षेत्र रेल से जुड़ा नहीं है। इसलिए वहां के लोगों ने रेल नहीं देखी है।

चेयरमैन साहब, मैं आपके माध्यम से रेल मंत्री जी से दुबारा निवेदन करते हुए, मांग करता हूं कि इटानगर हमारी स्टेट की कैपीटल है और वह हरमटी से केवल 25 किलोमीटर दूर है। उसे रेलवे लाइन से जोड़ा जाए। मुरकोंग से लेकर पासीघाट तक तो माननीय रेल मंत्री जी ने इस साल रेल लाइन की मांग मान ली है, लेकिन मैं चाहता हूं कि रूपई से परशुराम कुंड तक रेल लाइन बिछाई जाए। परशुराम कुंड के मेले में हर साल पूरे जनवरी महीने में देश भर से लाखों श्रद्धालु आते हैं। वहां टैक्सी और बसों की भी व्य वस्था नहीं है।

महोदय, मैंने लालू प्रसाद जी को एक लैटर लिखा था। उनका उत्तर मेरे पास अभी तक है जिसमें इन्होंने बताया कि रंगिया से मुरकोंग-सलैक-पासीघाट तक ब्रॉडगेज रेलवे लाइन बनाने के लिए 1900 करोड़ रुपए उपलब्ध कराए गए हैं, लेकिन मैं बताना चाहता हूं कि उस लाइन पर आज तक एक इंच भी काम नहीं हुआ है। यह सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट में शामिल नहीं है। इसलिए मेरा निवेदन है कि इस ओर भी ध्यान दिया जाए। हम जितने भी पूर्वोत्तर राज्यों के मैम्बर ऑफ पार्लियामेंट हैं, उन्होंने रिक्वैस्ट की थी कि बोगीबिल-रेलवे-कम-रोड़-डिब्रूगढ़ जो रेलवे का प्रोजैक्ट है, उसे नैशनल प्रोजैक्ट के रूप में लिया जाना चाहिए, लेकिन आज तक उस पर कार्रवाई नहीं हुई और न उसका उल्लेख इन सप्लीमेंट्री डिमांड्स फॉर ग्रांट में है।

महोदय, मैं लालू जी की बहुत इज्जत करता हूं। उन्होंने रेलवे में कुल्हड़ और खादी के प्रचलन को बढ़ावा दिया, इसके लिए तो मैं उनका शुक्रगुजार हूं, लेकिन मैं आपके माध्यम से उनसे निवेदन करना चाहता हूं कि पूर्वोत्तर राज्यों की रेल की बोगियों में मोबाइल फोन को चार्ज करने का एक भी प्लग नहीं होता है। हम पूर्वोत्तर राज्यों के लोगों को इससे बहुत कठिनाई महसूस होती है। हमारी मांग है कि पूर्वोत्तर राज्यों को जाने वाली रेलगाड़ियों में मोबाइल फोन चार्ज करने के लिए प्लग अवश्य लगाए जाने चाहिए।

महोदय, मैं लास्ट में उनके ध्यान में लाना चाहूंगा कि हिन्दुस्तान में अरुणाचल प्रदेश जैसे दो-तीन राज्य हैं जिनमें पिछले 59 वर्षों में रेलवे के बजट में से एक रुपया भी खर्च नहीं हुआ है। इसलिए मैं रिक्वैस्ट करना चाहता हूं कि ऐसे प्रदेशों को रेलवे के बजट का कुछ परसेंटेज दिया जाना चाहिए ताकि रेलवे लाइन के बदले हम अपने प्रदेशों में अस्पताल बनाने, स्कूल बनाने, रास्ते बनाने और कम्युनिटी के फायदे के लिए दूसरे काम कर सकें। यदि ऐसा किया जाएगा, तो हमें भी लगेगा कि हिन्दुस्तान की रेलवे में हम भी शामिल हैं अन्यथा मुझ से पहले वाले सांसदों जैसा कहते रहे वैसा ही मेरे बाद आने वाले सांसद कहेंगे कि रेलवे से अरुणाचल प्रदेश को भी जोड़े, उसे छोड़ें नहीं। इसलिए मैं इस बार तो श्री लालू प्रसाद जी का रेलवे की डिमांड्स फॉर ग्रांट्स में साथ नहीं दूंगा, लेकिन जो बिन्दू मैंने बताए हैं, यदि उनके ऊपर काम किया जाएगा, तो अगली बार मैं उन्हें जरूर सपोर्ट करूंगा।

श्री लालू प्रसाद : माननीय सभापति जी, मैं उन 40 सांसदों के प्रति आभार व्यक्त करता हूं जिनमें से 32 माननीय सांसदों ने भारतीय रेल के संबंध में, अपने क्षेत्र के संबंध में और रेलवे के कार्यकलाप के संबंध में अपनी पार्टी बैरीयर्स से अलग हटकर बात कही और सभी लोगों ने जो हमारा, भारतीय रेल का, रेलवे के 16 लाख कर्मचारी और अधिकारियों का प्रयास रहा है, उसकी सराहना की है। यह हमारे लिए, भारतीय रेल के लिए और भारत के लिए शुभ लक्षण है।

अभी एक माननीय सदस्य बोले - कल तक हम लोग भी प्रतिपक्ष में बैठते थे और हम लोग भी आलोचना करते थे। पूरे सदन में, पूरे भारतवासी और दुनियाभर में रहने वाले हमारे भाई-बहन तथा दुनियाभर में रेल से संबंध रखने वाले जो लोग हैं, जो रेल का संचालन करते हैं, सब तरफ इस बात की चर्चा हो रही है कि वह भारतीय रेल जिसके बारे में कल तक सुना जाता था कि घाटे का सौदा है। हम किसी आरोप-प्रत्यारोप में नहीं उलझना चाहते हैं। यह अलग-अलग लोगों की सोच है, वे विशेाज्ञ हो सकते हैं, उनकी अलग-अलग परिस्थियां हो सकती है।

महोदय, मैं वर्ा 1977 से संसदीय जीवन में हूं और किसी न किसी रूप में देखता रहा हूं कि इस देश में कुछ लोग हैं जो अपने आपको विद्वान समझते हैं। उन लोगों की यह सोच कि भारतीय रेल को निजी हाथों में दे देना चाहिए या प्राइवेट होने से सब कुछ ठीक हो जाएगा। इस तरह की चर्चा से देशवासी और रेलकर्मी चिन्तित रहते थे कि हमारा भविय क्या होगा? दुनिया ने कंसेप्ट को प्र ातिपादित किया कि दुनिया में जहां भी रेल घाटे में है, वहां के कर्मचारियों की छंटनी करके ह्यूमन फेस को हटाया जाए और घाटे को पाटा जाए। यह कंसेप्ट है जिसे दुनिया में लोगों ने अपनाया हुआ है। भारतीय रेल ब्रिटानी सरकार के समय में शुरू हुई, उन्हीं के समय का सर्वे और डिज़ाइन है। हम लोगों ने बढ़-चढ़कर इसका काफी विस्तार और फैलाव किया है। भारतीय रेल में सबसे ज्यादा ह्यूमन फेस को हमने रखा है।

महोदय, मैंने यूरोपीय देशों में देखा, पांच देशों के रेलवे नेटवर्क को देखा है। इन देशों में जाने के बाद मैंने देखा कि वहां का पूरा सिस्टम मैकेनाइज्ड है। जितना ह्यूमन फेस हमारा यहां पर है, दुनिया के किसी देश में नहीं है। मैंने रेल के इंजन में बैठकर के देखा है। ड्राइवर खाली बैठा रहता है। वहां मैंने लाइन के इर्द-गिर्द ह्यूमन फेस को नहीं देखा है। हमारे यहां गैंग मैन, लाइन मैन बोझा ढो कर कई-कई किलोमीटर तक रेल लाइन पर चलता है। वहां पूरा सिस्टम मैकेनाइज्ड है, वहां सारा काम कम्प्यूटर से होता है। वहां के ट्रैन के इंजन में फाइटर प्लैन का इंजन लगा होता है।

उनके कोच की बनावट भी हमने जाननी चाही कि एक कोच का निर्माण करने में क्या खर्च आता है। हमें बताया गया कि एक कोच के निर्माण में 13 करोड़ रुपये लगते हैं। फ्रांस और यूरोपियन कंट्रीज़ में, जिनको एडवांस मुल्क कहा जाता है, वहां एक कोच के निर्माण में 13 करोड़ रुपये लगते हैं। वहीं एक कोच बनाने में हमारे भारत के श्रमिक, भारत के इंजीनियरों को, हमारे रेलवे में काम करने वाले जो लोग हैं, हम इसे दो करोड़ रुपये में बनाते हैं। कहां 13 करोड़ रुपये और कहां दो करोड़ रुपये। मैं इसीलिए गया था कि लोग पूछते

रहते हैं कि बुलेट ट्रेन कब चलाओगे, फास्ट ट्रेन कब चलाओगे। माननीय सदस्य देश के कोने-कोने से आते हैं और प्रतिनिधित्व करते हैं। भारतीय रेल की जो बनावट है, जो लाइनें हैं, विलेज और सिटीज़ से होकर हम जाते हैं और हमारे देश के कुछ शहरों में इतने लोग हैं, उनमें बहुत सारे ऐसे लोग हैं, जिनको कोई सिविक सेंस नहीं है और सिविक सेंस है भी तो कोई लाख मना करने पर उनके ऊपर असर नहीं होता। मौहल्ले का जितना कूड़ा-कचरा है, रेलवे लाइन के ऊपर जमा कर दो। कहीं कोई जानवर बांधे हुए है, हमारा कोई आदमी बोलता है कि मत जाओ, रोज़ विज्ञापित होता रहता है कि अनमैण्ड गेट को क्रास मत करो, लेकिन झगड़ा करेगा, झंझट करेगा और आदमी आगे निकल जाता है, जिसको रन ओवर कहा जाता है। हमारे देश में कुल 35 हजार अनमैण्ड गेट हैं, जहां पर घटनाएं होती हैं। हालांकि घटनाओं में कमी हुई है, हमारे जो सचमुच के रेल एक्सीडेंट होते थे, उनमें काफी कमी आई है, लेकिन अनमैण्ड गेट पर जो भी घटनाएं घटती हैं, वहां लोग रन ओवर हो जाते हैं, क्योंकि कहीं पर जबरदस्ती ट्रैक्टर घुसा देते हैं। मैंने फॉरेन के तमाम रूट्स को देखा, कहीं भी उनके रूट में चिड़िया-चुरंग नजर नहीं आता और सारी फेंसिंग है। दोनों तरफ तटबन्ध जैसा है और लम्बे-लम्बे ट्री फॉरैस्ट हैं और ट्रेनें बिल्कुल मकेनाइज्ड हैं। आदमी का तो वहां अता-पता ही नहीं है, रेलवे लाइन में ओवरब्रिज का पता ही नहीं है। जैसे रेलवे ओवरब्रिज की हम और आप चर्चा करते हैं, इन्द्रधनुा की जो बात करते हैं, जो इस प्लेटफार्म से उस प्लेटफार्म पर जाने की बात करते हैं, वहां वह है ही नहीं। लेकिन वहां यह भी है कि वहां के नागरिक इतने प्रबुद्ध हैं कि उनकी गाड़ी जा रही है तो उसकी ध्वनि गांव में नहीं आनी चाहिए, इसको वे पोल्यूशन मानते हैं और मुकदमा करते हैं, वे भी अपना ध्वनि यंत्र लगाकर रखते हैं, क्योंकि उनके पास पैसा है।

भारतीय रेल में अगर हम उसको डिजाइन करें और मैंने प्लेटफार्म को देखा, जर्मनी में देखा, लन्दन में देखा, इटली में देखा, फ्रांस में देखा, मैं यूरो ट्रेन में बैठकर गया। पहले मुझे डर लगता था, लोग बताते थे कि समन्दर में पानी के भीतर ट्रेन जाती है। वहां यूरो ट्रेन है, आप भी गये होंगे। भार्गव जी, आप गये हैं कि नहीं गये हैं? समन्दर के नीचे उसमें ट्यूब जैसी है और पानी है, क्या टैक्नोलोजी है, उसके अन्दर जाना है। लन्दन से पेरिस जाना था तो मुझे डर लगता था कि ऐसा नहीं हो कि कभी समन्दर का पानी उसमें आ जाये। लन्दन में हिम्मत बांधकर गये, जब हम लोग सवारी करने के लिए ट्रेन पकड़ने गये। वहां हमारी जैसी व्यवस्था नहीं है। उन्हें मालूम हुआ कि मंत्री हैं, लोगों ने बताया कि ये मंत्री जी हैं और साथ में हमारे राज्य मंत्री वेलू जी भी गये थे, लेकिन हमारे यहां से जो भी अधिकारी या अन्य लोग साथ में थे, सब लोगों की बाजाब्ता जैसे प्लेन में सर्च किया जाता है, उस तरह से सर्च करके तब ट्रेन में बैठने की वहां इजाजत है।

20.00 hrs.

इसे हम कैसे इंपोज करें? हम आपका सहयोग लेना चाहते हैं, हम कंट्री का मैनडेट लेना चाहते हैं। हम हाउस का मैनडेट लेना चाहते हैं। हाल ही में में हमारे भाई और बहन आतंकवादी घटना में शहीद हुए और मुंबई में 900 लोग घायल हुए। भारतीय रेल को वहां साफ्ट टारगेट बनाया गया। हमारे यहां व्यवस्था है, एक सिस्टम है।

MR. CHAIRMAN : It is 8 o' clock now. If the House agrees to extend the time of the House till the Supplementary Demands for Grants (Railways) are passed, we can extend the time.

SOME HON. MEMBERS: Yes.

MR. CHAIRMAN: All right.

श्री लालू प्रसाद : महोदय, हम आपका मैनडेट लेना चाहते हैं। हमने इस बारे में सोचा है। अभी हम लोगों ने निर्णय नहीं लिया है। हमारे भारतीय रेल में प्लेटफार्मों पर इतनी भीड़-भाड़ होती है। हमारी पापुलेशन बहुत ज्यादा है। मैंने विदेश की सारी गाड़ियों को देखा है, सभी प्राइवेट सैक्टर में है। गवर्नमेंट की सब्सिडी पर चलती हैं, फिर भी चारों तरफ घाटा है। मैं जिन मुल्कों का नाम बता रहा हूं, यह वहां की स्थिति है। एक बहस चलायी जाती थी कि रेलवे को प्राइवेट हाथों में दे दीजिए, लेकिन दुनिया की जो फाइव यूरोपियन कंट्रीज हैं, जहां इस विभाग को निजी हाथों में दिया गया है, वहां सब्सिडी के बिना आज वह घाटा पूरा नहीं कर पा रहे हैं। जो भी हमारी एग्जिस्टिंग व्यवस्था है, भारतीय रेल में 16 लाख कर्मचारी और अधिकारी हैं, जिनके कारण हमारे भारतीय रेल का उत्कृट टर्न

एराउंड हुआ है, मैं सदन के माध्यम से उन कर्मचारियों को, अधिकारियों और अभियंताओं को बधाई देता हूं और धन्यवाद देता हूं कि उन्होंने कंधे से कंधा मिलाकर भारतीय रेल की शान को आगे बढ़ाया। अकेले मंत्री कुछ नहीं कर सकते, लेकिन निठा, संकल्प और ध्यान के साथ 16 लाख लोगों का मैसेज है कि जहां भी कोई इवेजन हुआ, जहां भी कोई गड़बड़ी हुयी, इस भारतीय रेल पर, इस रेल भवन पर दुनिया भर के लोगों की निगाह लगी रहती है। नेशनल, इंटरनेशनल और देश के सारे लोग इसकी ओर देख रहे हैं। सारे तरह का माल यहां लाकर गलाते थे, यहां सब कुछ होता था, लेकिन अब सबको पता है कि हमारा मैसेज क्या है? भारतीय रेल ने 13 हजार करोड़ का मुनाफा इस साल कमाया है। वहीं अगले साल का हमारा लक्ष्य है कि इस विभाग की 20 हजार करोड़ की शुद्व कमायी हो। यह तो अभी शुरूआत है, असली कहानी भारतीय रेल की अब आगे आने वाली है। लोग कहते हैं कि मैंने भाड़ा नहीं बढ़ाया। हम बताना चाहते हैं कि किसी भी कीमत पर भारतीय रेल को निजी हाथों में देने का सवाल ही नहीं है। भारतीय रेल की उत्कृट सेवा और जो हमारा सबसे कमाऊ घोडा भारतीय रेल है, जिसके बारे में हम और स्टेप लेने जा रहे हैं और जो हम कदम उठाने जा रहे हैं, इसी सदन में हमने कहा था कि दिल्ली जो मेट्रोपोलिटन सिटी है, हमारी राजधानी है, यहां अनेकों प्रदेश के लोग आते हैं, हमारे रेलवे स्टेशनों को देखते हैं और साथ ही मुंबई, चेन्नई, हावड़ा, लखनऊ और पटना के स्टेशनों को देखते थे। इसलिए हमने इसी सदन में फैसला किया था कि भारतीय रेल को अब पैसेंजर एमिनिटी के मामले में और ब्यूटीफिकेशन के मामले में, हम इसे सजाने का काम करेंगे। इसके बारे में हमने पहले बताया है। मैंने देखा है, दुनिया ने देखा और इसी स्टेशन में हम सारा खर्च रोज करते रहते, इसलिए हमारा संधिकरण की दिशा में, पैसेंजर एमिनिटी की दिशा में, हमारे देश के जितने भी मेट्रोपोलिटन सिटीज हैं, मैंने वहां जाकर देखा, वहां ओवर ब्रिज नहीं है, फिर वहां पैसेंजर कैसे जा रहे हैं? प्लेटफार्म पर जैसे ही गाड़ी रूकती है, उसी में अंडरग्राउंड प्लेटफार्म बना हुआ है, अंदर प्लेटफार्म से आप चले जाइए, नीचे चारों तरफ किसी जगह या किसी प्लेटफार्म पर आपको जाना है, आप जा सकते हैं, अंडर ग्राउंड या ऊपर से गाड़ी जा रही है। हमने जमीन के नीचे शहर जैसा देखा, जिसमें मोटल, होटल, पार्किंग और मॉल्स थे। मैंने पूछा तो मुझे बताया गया कि हमारी आमदनी का एक सोर्स मॉल्स हैं। इसलिए हमने निर्णय लिया है कि देश की महत्वपूर्ण मेट्रोपोलिटन सिटीज़ में ग्लोबल टैंडर करके, पूरी पारदर्शिता के साथ ऐसा निर्माण करें, जिसमें देश के मुख्य शहरों जैसे दिल्ली, मुम्बई, चेन्नई, हावड़ा, पटना, लखनऊ, अहमदाबाद, बंगलौर, सिकंदराबाद, पुणे, ...(व्यवधान) भोपाल, जो छूट गया था, पचौरी साहब ने भोपाल के बारे में मुझे याद दिलाया, इसके अलावा तिरूवनंतपुरम, भुवनेश्वर, अमृतसर आदि में विश्व स्तरीय जंक्शन और स्टेशन बनाने के बारे में हम आपके सुझाव चाहते हैं। जमीन का इस्तेमाल करो, जो हमारे पास सरप्लस है।...(व्यवधान) ठीक है, मथुरा को भी जोड़ देंगे।...(व्यवधान) चंडीगढ़ भी है।...(व्यवधान) ठीक है, हम और भी जोड़ते जाएंगे, उसमें कोई परहेज नहीं करेंगे।...(व्यवधान) इससे प्लेटफार्म पर जो भीड़भाड़ होती है, वह नहीं होगी। हम अंडरग्राउंड में पार्किंग, शॉप्स आदि सबके बारे में सोचेंगे।

सभापति जी, आप गए होंगे और आपने भी देखा होगा कि हमारे देश की हवाई पट्टी भी इंटरनेशनल स्तर की बन रही है। हमारा कम्पीटिशन हवाई जहाज से है। हम ऐसा इंतजाम करने जा रहे हैं कि लोग हवाई जहाजों में कम जाएंगे और रेलों में ज्यादा आएंगे। रेल सभी की है। भारत की अर्थव्यवस्था एग्रीकल्चर पर निर्भर है। वेजीटेबल के अलावा टमाटर आदि को देश के किसान पैदा करते हैं। जब ज्यादा उपज हो जाती है तो उनकी चीज़ें सड़ जाती हैं क्योंकि कलैक्शन सैंटर की व्यवस्था नहीं है, डिस्ट्रीब्यूशन का कोई इंतजाम नहीं है।...(व्यवधान) फूड प्रोसैसिंग अलग है, मैं उसके बारे में बताऊंगा।...(व्यवधान) पूरे देश के राज्यों के सब स्टेशनों में पिक एंड चूज़ की सुविधा नहीं है, इसके बारे में भी हमने सोचा है। राट्रपिता महात्मा गांधी कहते थे कि भारत की आत्मा गांवों में रहती है। हमारे किसानों के खेतों से पके हुए टमाटर निकलते हैं, लेकिन कस्बे तक आते-आते वे पिचक जाते हैं। किसान उन्हें फेंक देते हैं, जिससे उन्हें उनका दाम नहीं मिलता और इसी कारण वे आत्महत्याएं करते हैं। उन्हें अपने टमाटर को चार रुपये किलो में बेचना पड़ता है। देश में उनके लिए कोई इंतजाम नहीं है। हम खुद बोलते हैं कि नार्थ इंडिया में एयर कारगो और इंटरनेशनल हवाई अड्डा नहीं है। राज्यों के किसान अपना सामान कहां ले जाएंगे। इसलिए आजादी के 60 सालों के बाद देहातों में बसने वाले किसानों के फल, सब्जी, दूध, खाद्यान आदि के बारे में कोई व्यवस्था हो। हम बाटा कम्पनी का जूता खरीदते हैं, जो एयर कंडीशन्ड शॉप में बिकता है। जिसे हम पांव में पहनते हैं, वह जूता हम एयर कंडीशन्ड शॉप में जाकर घंटों बैठकर पसंद करते हैं, लेकिन खाद्यान जो खून बनाता है, सेहत बनाता है, मन को अच्छा करता है, उसे हम फुटपाथ से खरीदते हैं। वह फुटपाथ पर रखा होता है। वहां एयरकंडीशन नहीं है। यह हमारी सोच है। पूरे देश में ज्वाइंट वेंचर के तहत किसानों के लिए जगह की सलैक्शन करके, उसकी मार्केटिंग और एक जगह से दूसरी जगह एक्सपोर्ट के लिए हम कंटेनर सेवा उपलब्ध करायेंगे। जिस लाइन में इलैक्ट्रीफिकेशन है वहां डबल नहीं हो सकता। ज

वाइंट वेंचर में हम वहां सिंगल कंटेनर करने जा रहे हैं। हमने ऐसा करने के लिए सोचा है। जब मेरे पास इसकी फाइनल शेप आयेगी तब मैं फिर सदन के सामने आऊंगा। इससे एक तरफ 12वीं और मैट्रिक पास नौजवानों को काम मिलेगा, दूसरी तरफ किसानों को भी उचित दाम मिलेगा। इस तरह से हमारा जो सामान है, उसे हम दुनिया में एक्सपोर्ट कर सकते हैं। हमारे पास जो सिस्टम है, उसे हम बिल्कुल पारदर्शी बनाकर, विज्ञापन करके, ग्लोबली एडवरटाइज करके सारे देश के छोटे, मझोले और बड़े स्टेशनों पर इसके लिए जगह देंगे, साइड्स देंगे। इससे एक तरफ किसान को फायदा होगा और दूसरी तरफ मालगाड़ी को माल मिल जायेगा। इसके अतिरिक्त फ्रेट हम अलग लेंगे। इससे किसानों की आमदनी बढ़ेगी। यह हमारी सरकार की सोच है। जब तक किसान की जेब गरम नहीं होगी, तब तक देश की दुकान नहीं चलेगी। यह चमकीले, भड़कीले इलैक्ट्रानिक मीडिया पर जो विज्ञापन आ रहे हैं जिसमें सामानों के विज्ञापन होते हैं, जब उन्हें किसान देखेगा, किसान का बेटा टी.वी. निहारेगा, तो वह यह भी देखेगा कि उसकी जेब में पैसा है या नहीं। इस तरह सामान में जंग लगेगी और दुकान ठप्प होगी। हमें भारत को आगे बढ़ाना है। मैं देश के प्रधान मंत्री जी को बधाई देता हूं, उन्होंने लाल किले पर झंड़ा फहराते हुए कहा था और हमारी मीटिंगों में भी कहा था कि बिना इन्फ्रास्ट्रक्चर के जब तक आधारभूत संरचना का निर्माण नहीं हो जाता तब तक भारत आगे कैसे बढ़ेगा, हम कैसे तरक्की करेंगे। इसलिए सड़कों से लेकर रेल की उपेक्षा नहीं की जा सकती है। यह सभी की रेल है। इसको आगे बढ़ाने में इनका योगदान है। इस काम को आगे बढ़ाने का प्रैशर इंडियन रेलवे पर है। मैं सभी माननीय सदस्यों की बात से सहमत हूं, चाहे वे मुरैना के सांसद हों या कोई और हों। हर क्षेत्र में लोग चाहते हैं कि गाड़ियों का ठहराव हो। हर जगह लोग चाहते हैं कि हमें अच्छी गाड़ी मिले लेकिन,there is a huge congestion on the existing lines. जो हमारी रेल है, वह कमाने वाला घोड़ा है। जो हमारा गुड्स है, जिस गुड्स को हम ढोना चाहते हैं, उसको लूप लाइन में डाल देते हैं। अब एक्सप्रैस को चलाओ, पैसेंजर गाड़ी को चलाओ, सारी गाड़ियां जाम, मालगाड़ी जाम इसलिए डेडीकेटेड फ्रेट कारीडोर बनाकर हम एग्जिस्टिंग लाइन से प्रैशर कम करना चाहते हैं। हम माल ढोना चाहते हैं। फर्स्ट फेज में, मैंने पहले भी कहा था कि समय आ गया है, बहुत जल्दी हम इस काम का शुभारम्भ करेंगे। जब हमारी प्रक्रिया शुरू हो जायेगी तब हम आपको बतायेंगे। लेकिन सदन से बड़ा कौन है ? सदन से बड़ा कोई नहीं है इसलिए डेडीकेटेड फ्रेट कारीडोर के तहत हम लुधियाना से हावड़ा और कोलकत्ता सहित सारे पोर्ट्स को कवर करेंगे। सैकिंड फेज में दिल्ली से मुम्बई, दिल्ली से चेन्नई और चेन्नई से फिर हावड़ा सहित सारे पोर्ट्स को कवर करते हुए हम जो काम कर रहे हैं, वह मिरेकल होगा।

महोदय, आज जो रोड पर माल जा रहा है, कोई नहीं चाहता है कि रोड से हमारे माल की ढुलाई हो। आज हमने ट्रेड-फ्रेण्डली रिलेशन बनाया है, ट्रेडर को कान्फिडेंस में लिया है। हमने उसमें भी भाड़े में कमी की है। हमने पैसेन्जर भाड़े में भी कमी की है। हमने यह भी ऐलान किया है कि हम भाड़ा नहीं बढ़ाएंगे। इस पर लोग बोलते थे कि यह रेल कैसे चलेगा? हमारी आदत बन गयी थी कि घाटे में है तो पैसेन्जर का भाड़ा बढ़ा दिया, लेकिन आज भाड़ा घटाने के बाद भी पैसेन्जर से हमारी आमदनी बढ़ी है और मालगाड़ी से भी हमारी आमदनी बढ़ी है। इसलिए डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर का हमारा सपना नहीं संकल्प है जो लाल किले से प्रधानमंत्री जी ने ऐलान किया था। भारतीय रेल को अपने पैरों पर खड़ा करके और लोगों को इन्वॉल्व करके, हम इसको आगे बढ़ाएंगे। डेडिकेटेड फ्रेट कॉरीडोर पर केवल मालगाड़ी आएगी और जाएगी। इससे जो ट्रैक खाली होगी, जो रेललाइन खाली होगी, उस पर हम आपको नयी-नयी और पॉपुलर ट्रेन्स देंगे। हम डबलिंग कर रहे हैं, हम पुलों की मरम्मत कर रहे हैं। हमारे भारतीय रेल के सभी अधिकारी और पदाधिकारी सेंसिटिव हैं, कोई नहीं सोता है, कान खड़े हो जाते हैं कि कहीं कोई बात नहीं होने पाए, इसलिए संरक्षा हमारी प्रायरिटी हो गयी है। बम्बई की घटना से सारा देश ही नहीं, देश, मीडिया और सरकार सभी लोग दुखी हुए। हम लोग वहां गए थे, सोनिया जी गयीं, मैं गया था, होम मिनिस्टर जी गए। वहां हमने देखा कि किस तरह हमारे देश का कलेजा तोड़ा गया है। रेल को, हमारी लक्ष्मी को खण्डित किया गया है और हमारे भाई-बहनों को मारा गया है। इस घटना को हम भूलें नहीं। हम इसका मुकाबला करेंगे, हम सिर्फ पुलिस और खुफिया पर ही निर्भर नहीं होना चाहते हैं। इस सप्लीमेंटरी बजट के माध्यम से देश के करोड़ों नागरिकों का भी दायित्व है। हमारा स्लोगन, हमारा संकल्प है - सावधानी हटी, दुर्घटना हुई। आज हमारे यहां क्या व्यवस्था है? हमारी यह व्यवस्था बिल्कुल नेकेड है। कोई भी लेकर प्लेटफॉर्म में चला जाता है और जाकर वॉच कर लेता है। यह सदन जो कहेगा, हम वही करेंगे। हम पार्टी नहीं बनेंगे।

हमने शुरू में कहा था कि यह जो पेप्सी, कोला और दूसरे ड्रिंक्स हैं, वे तो मानकों के हिसाब से ही बनाते हैं लेकिन बीच में जाली सामान बनाकर सप्लाई हो रही है। हमने कहा था कि हम इसे बन्द करेंगे तो सारा देश मुझसे उलझ गया था। जब हमने

कहा था कि मट्ठा और मिल्कमेड जो बिल्कुल हाइजेनिक हैं, उनको इंट्रोड्युश करेंगे तो सारे लोग मेरे पीछे पड़ गए कि लालू यादव बोल रहे हैं कि पेप्सी, कोला सभी को हटा दो, यह देश को कहां ले जा रहा है। अगर आपका मैण्डेट होगा और यहां जो चर्चा हुई है, उसके आलोक में ही हम काम करेंगे। मैंने अभी कोई निर्णय नहीं लिया है। सभी राज्य सरकारें इसे बन्द कर रही हैं। रेलवे में जहां खान-पान में और मीनू के बारे में हमने कहा है, जो लोग नए आए हैं उनसे कहा कि सुनो, हम कहा कि खाना तो हम घर में वेजिटेरियन ही खाते हैं। जब घर में बेटी या खाना बनाने वाला कोई पूछता है कि आज क्या खाना बनाएं तो हम कह देते हैं कि मसूर की दाल और परोरा का चोखा, रोटी और भात बनाओ। कब क्या मन करेगा खाने का वही खाना बनवाकर खाते हैं। लेकिन हमारे यहां रेलवे में वही ठोंक-ठाककर बनाकर, वही दाल रख देते हैं। हमने विजिट किया तो देखा कह जो कुक खाना बना रहा था, उसके शरीर से तर-तर पसीना गिर रहा है।

हमने कहा कि जितनी भी कुकिंग की जगह हैं, वे एयरकंडीशंड होंगी। वहां बैठकर रोज मैन्यू बदलकर यात्रियों को खाना दिया जाए। लेकिन यह जो इतनी पुरानी आदत है, यह एकदम से छूमंतर नहीं हो सकती इसलिए थोड़ा वक्त लगेगा। इसीलिए मैंने कहा कि हम इसे ठीक कर रहे हैं और आप सबके सुझावों पर ध्यान दे रहे हैं।

इसके अलावा हमें कोच की भी जरूरत पड़ेगी। अभी हम कपूरथला में इनका निर्माण कर रहे हैं। इसके साथ ही हमारा इंजन बनाने का भी विचार है, क्योंकि इंजन की केपेसिटी पूरी नहीं हो पा रही है। हमारा जो डेडिकेटेड फ्रेट कोरीडोर का विजन है, एक संकल्प है, उसे हम जरूर पूरा करेंगे। इसलिए हम अपने कारखानों में निर्माण में इजाफा करेंगे, इसमें कोई परहेज नहीं करेंगे। इसके साथ ही यह भी मैं कहना चाहता हूं कि हम विदेश से सामान बनाने में परहेज करेंगे। हम देश का पैसा विदेश नहीं जाने देंगे। कपूरथला और चैन्नई में कोच के कारखाने हैं, इनकी जितनी केपेसिटी है, ये उतने कोचेज़ का निर्माण करेंगे। इसी तरह से चित्तरंजन के कारखाने का विस्तार करके वहां निर्माण कार्य अधिक मात्रा में करेंगे। हमारी कोशिश है कि हम कारटेल को तोड़ें इसलिए एक कोच और एक इंजन फैक्टरी लगाने का प्रस्ताव है। कोच फैक्टरी यूपीए अध्यक्ष सोनिया गांधी जी के संसदीय क्षेत्र रायबरेली में लगाने की बात है, जिसकी 1000 करोड़ रुपए की लागत आएगी। इंजन निर्माण के लिए सारण जिले में कारखाना लगाने का प्रस्ताव है। इसके अलावा अन्य राज्यों में जहां जरूरत होगी, हम ऐसी फैक्टरीज लगाएंगे और आत्मनिर्भर होकर अपने कौशल और हुनर को बढ़ाएंगे। हम नार्थ-ईस्ट के लिए भी कार्यक्रम बना रहे हैं।

केरल के माननीय सदस्यों ने अपने राज्य की बात कही। केरल हमारा प्राइड है, हमारा वहां के लिए भी कार्यक्रम है। अभी एक माननीय सदस्य ने कहा कि मीटिंग नहीं होती, तो मैं सदन के माध्यम से अधिकारियों को चेतावनी देना चाहता हूं और मैंने कहा भी है कि नियमित रूप से सांसदों के साथ मीटिंग होनी चाहिए और उनके सुझावों पर गौर करना चाहिए। चाहे वे विपक्ष के सांसद हों या सत्ता पक्ष के हों। अभी तमिलनाडू के कृणास्वामी जी कह रहे थे कि मीटिंग नहीं होती, तो मैं कहना चाहता हूं कि अगर जी.एम. ने मीटिंग नहीं बुलाई तो मैं उनसे स्पटीकरण मांगूंगा।

हमने लदान के बारे में भी कार्यक्रम बनाया है। यह भी देखा गया है कि छोटे-मोटे इंटरेस्ट के कारण ज्यादा लदान कर दिया जाता है, जो कि ओवरलोडिंग हो जाता है। मैं यह देख रहा हूं कि यह न हो। रेलवे की आमदनी बढ़ रही है, लदान भी हो रहा है, अगर किसी आदमी ने पांच-छः टन ओवरलोडिंग कर दी और उसकी वजह से रेल लाइन खराब हो गई, तो उस पर भी नजर रखी जाएगी। मैं इस बात को छिपाना नहीं चाहता हूं। कई रेलवे जोंस में लदान के सम्बन्ध में गड़बड़ी पाई गई है, हमने जिम्मेदार लोगों पर कार्रवाई भी की है। इस बारे में पत्र भी लिखा है कि जितन लदान का मापदंड है, उसे मेनटेन करना होगा। अगर गड़बड़ होगी, तो फिर रेलवे में तुम्हारा स्थान नहीं है। इसलिए इस पर कंस्टेंट मानिटरिंग की जरूरत है। इससे और लोगों को भी प्रत्यक्ष रूप से काम मिलेगा। हम जो दो इकाइयां लगाना चाहते हैं, उनके बारे में विस्तृत रिपोर्ट बनाकर कार्यवाही की जाएगी। हम 2000 डीजल इंजनों का निर्यात कर रहे हैं। आज रेलवे में करीब 16 लाख लोगों को काम मिला हुआ है। हमारे इंजीनियर्स और कर्मी सभी मेहनत से काम कर रहे हैं। यूपीए सरकार भारतीय रेल को किसी भी कीमत पर इधर से उधर नहीं जाने देगी। भारतीय रेल हम सबके लिए प्रतिठा का विाय है।

मसूरी में जो आईएएस ऑफिसर ट्रेनिंग लेते हैं या अहमदाबाद में आईआईएम में ट्रेनिंग लेते हैं, लोगों ने बतलाया कि अब वे लालू यादव से पढ़ेंगे। उनको हम क्या पढ़ाएंगे? हम तो सारी बातें न्यायपूर्ण बता देंगे। इसलिए अगर पूरी निठा, ईमानदारी और पारदर्शिता रहे, संकल्प रहे तो भारत सारी दुनिया का मुकाबला करते हुए आगे बढ़ेगा। यूपीए सरकार, माननीया सोनिया गांधी और मनमोहन सिंह जी को, सभी जानते हैं कि ये लोग काम नहीं करने दे रहे हैं। ये विपक्ष के लोग काम नहीं करने देना चाहते हैं।...(व्यवधान) हम तो कहते हैं कि आप भी अच्छा काम कीजिए...(व्यवधान) यहां लड़ते हैं। कोई साथी बोल रहे थे नरेन्द्र मोदी जी को कि बाढ़ आ गयी। मैं पूछना चाहता हूं कि .....* रेलवे की तरफ से मेरे हाथ खुले हुए हैं, जितनी भी हमसे मदद होगी हम करेंगे।...(व्यवधान)

प्रो. रासा सिंह रावत (अजमेर) : आप इसमें राजनीति कर रहे हैं, अपनी बात कहिये।

श्री लालू प्रसाद : ...*

प्रो. रासा सिंह रावत : सभापति जी,ये शब्द कार्यवाही से निकलवाइये।

MR. CHAIRMAN : This is not to go on record.

(Interruptions).....*

श्री लालू प्रसाद : 150 करोड़ रुपये की राशि नेशनल प्रोजैक्ट के लिए जो बारमूला को मिली है तो हम देश को जोड़ना चाहते हैं। ब्रह्मा जी की मूर्ति जो पुकर के मंदिर में है कला और संस्कृति का संगम है।

20.28 hrs. (Shri Devendra Prasad Yadav in the Chair)

वहां एक तरफ ख्वाज़ा साहब और दूसरी तरफ ब्रह्मा जी का मंदिर है, इसे मैं पर्सनली देखूंगा कि समय-सीमा में रेल-लाइन पूरी हो। अभी माननीय यादव जी भाण कर रहे थे। रेवाड़ी से आगे हमने विचित्र तरीके की लाइन देखी, टेढ़ी-मेढ़ी लाइन देखी। उससे खतरा हो सकता है। हमने कहा कि एलाइनमेंट ठीक करो। उड़ीसा के लिए भी जितनी मदद की जरुरत होगी हम मदद करेंगे। केवल बिहार के लिए ही नहीं सब की मदद करेंगे। बिहार सेंट्रल सेक्टर में है लेकिन उस पर ध्यान नहीं दिया गया, यही हाल उड़ीसा का रहा।

---

* Not Recorded

उड़ीसा के लिए भी हम लगातार कहते थे। इसलिए भारत सरकार की नीति है कि सेंट्रेल सेक्टर में होने के कारण बिहार को इग्नौर नहीं किया जा सकता है। बिहार छूटा, उड़ीसा छूटा तो फिर हम समानता की बात कैसे कर सकते हैं। इसलिए मेरा सदन से अनुरोध है कि जितने भी माननीय सदस्य यहां उपस्थित हैं...(व्यवधान) गाड़ी रुकवाने के बादमुरैना में शांति रहती है या नहीं। अशोक जी, आपको अलग से टाइम देकर हम बुलवाएंगे। आपकी लाइन का ठीक से सर्वे हो रहा है। एक इंच भी मीटरगेज हम नहीं रहने देंगे। आपके यहां 200 किलोमीटर का सर्वे हम करवा रहे हैं। आप वहां आइए, हम कार्यवाही करेंगे।...(व्यवधान) कोई परिर्वतन नहीं हो रहा

है। पार्टी अपनी जगह पर है। मैं आपसे अनुरोध करता हूं कि वर्ा 2006-07 के लिए प्रस्तुत अनुदानों की अनुपूरक मांगों तथा इससे संबंधित विधेयक को स्वीकृति दीजिए।

MR. CHAIRMAN : I shall now put the Supplementary Demands for Grants (Railways) for 2006-07 to the vote of the House.

The question is:

"That the respective supplementary sums not exceeding the amounts shown in the third column of the Order Paper be granted to the President of India, out of the Consolidated Fund of India, to defray the charges that will come in course of payment during the year ending the 31st day of March, 2007, in respect of the head of Demand entered in the second column thereof against Demand No. 16. "

The motion was adopted.